AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

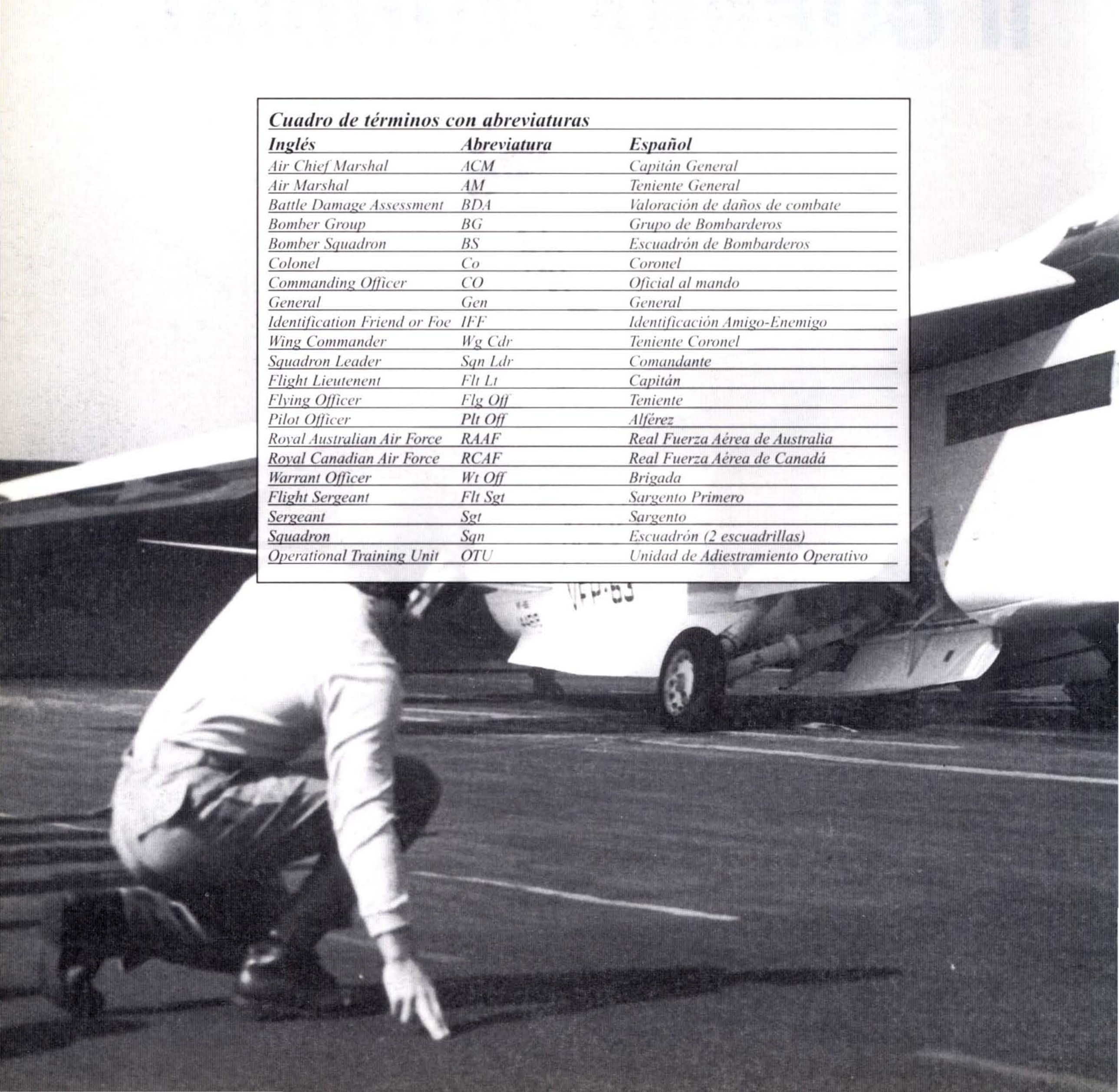
LOS *MOSQUITO* DE RECONOCIMIENTO FOTOGRÁFICO DE LA II GUERRA MUNDIAL



OSPREY AVIATION

Iain Wyllie

LOS *MOSQUITO* DE RECONOCIMIENTO FOTOGRÁFICO DE LA II GUERRA MUNDIAL



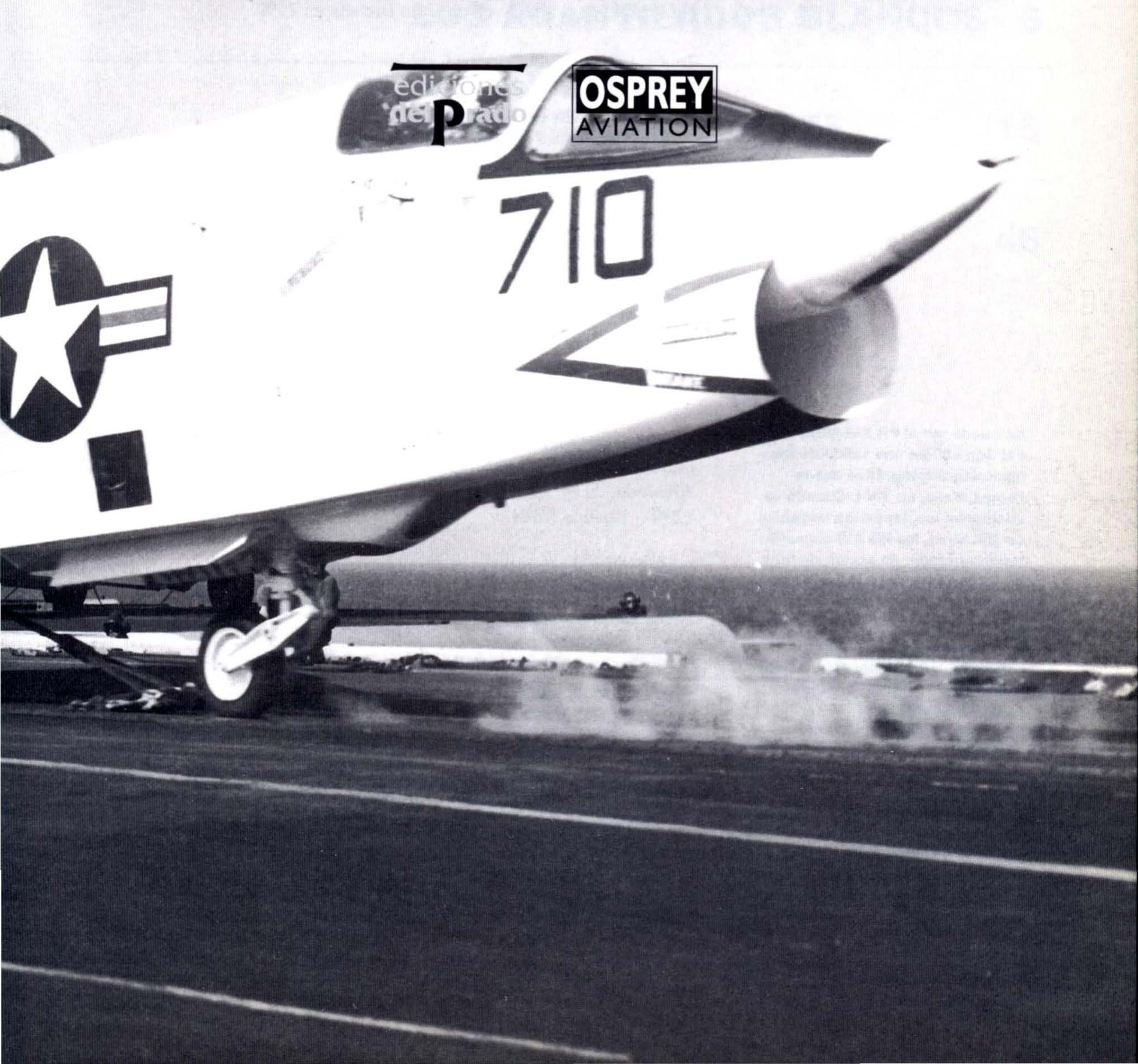
Cuadro de términos con abreviaturas

Inglés	Abreviatura	Español
Air Chief Marshal	ACM	Capitán General
Air Marshal	AM	Teniente General
Battle Damage Assessment	BDA	Valoración de daños de combate
Bomber Group	BG	Grupo de Bombarderos
Bomber Squadron	BS	Escuadrón de Bombarderos
Colonel	Co	Coronel
Commanding Officer	CO	Oficial al mando
General	Gen	General
Identification Friend or Foe	IFF	Identificación Amigo-Enemigo
Wing Commander	Wg Cdr	Teniente Coronel
Squadron Leader	Sqn Ldr	Comandante
Flight Lieutenent	Flt Lt	Capitán
Flying Officer	Flg Off	Teniente
Pilot Officer	Plt Off	Alférez
Royal Australian Air Force	RAAF	Real Fuerza Aérea de Australia
Royal Canadian Air Force	RCAF	Real Fuerza Aérea de Canadá
Warrant Officer	Wt Off	Brigada
Flight Sergeant	Flt Sgt	Sargento Primero
Sergeant	Sgt	Sargento
Squadron	Sqn	Escuadrón (2 escuadrillas)
Operational Training Unit	OTU	Unidad de Adiestramiento Operativo

LOS *MOSQUITO* DE RECONOCIMIENTO FOTOGRÁFICO DE LA II GUERRA MUNDIAL

ediciones del prado

OSPREY AVIATION



Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Basado en *Mosquito Photo-Reconnaissance Units of World War 2*
Publicado por primera vez en Gran Bretaña en 1999

Traducción: Rodolfo Muñoz Casado
Texto en inglés de Martin Bowman
Ilustración de portada de Iain Wyllie
Perfiles de aviones de Chris Davey
Ilustraciones de figuras de Mike Chappell
Dibujos a escala de Mark Styling

Ediciones del Prado
Cea Bermúdez 39 6°
28003 Madrid, España

Se puede ver al PR XVI NS851/H del Sqn 680 en una salida de reconocimiento fotográfico desde Foggia, Italia, en 1944. Cuando se adaptaron los depósitos lanzables de 454 litros, los PR XVI dispusieron de un radio de acción de más de 3.200 kilómetros. A finales de año, los PR XVI de este escuadrón cubrían el sur de Alemania, Austria y Checoslovaquia, así como el Mediterráneo oriental. Tras la pérdida de varios Mosquito ante los cazas enemigos (así como por culpa de los así llamados cazas "amigos") a comienzos de 1944, el 31° Grupo de Caza de la 15ª Fuerza Aérea proporcionó una escolta de P-51. Para hacer que los pilotos de caza aliados pudieran reconocer con más facilidad a los Mosquito, el Sqn 680 colocó unas franjas rojas y blancas en la cola a partir de la primavera de 1944.

Importador y distribuidor en Interior:
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56
1290 – Buenos Aires

Distribuidor de Capital:
DISTRIRED
Avda. Belgrano, 634, 4° I
1092 – Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-427-8
D.L.:M 47301-2001

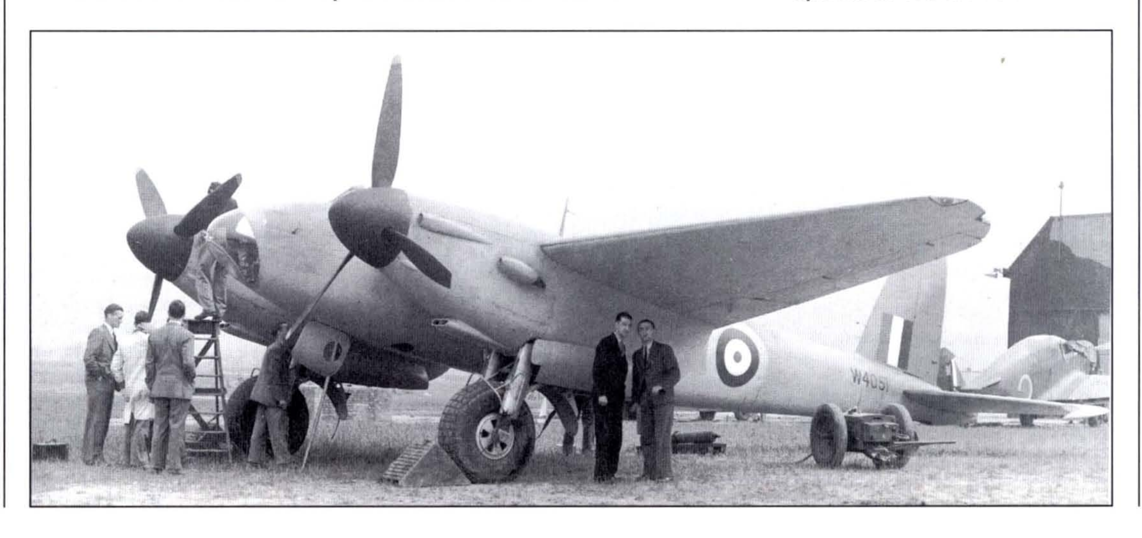
ÍNDICE

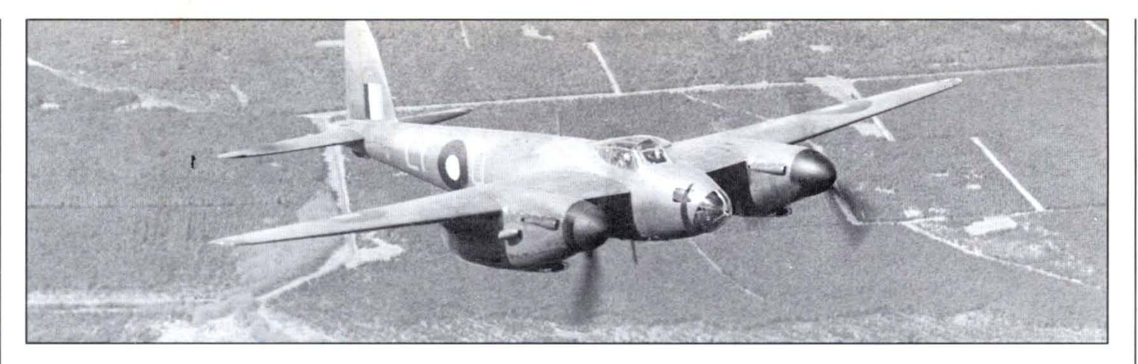
LOS PÁJAROS AZULES SOBRE LOS ACANTILADOS BLANCOS

"La organización militar con el reconocimiento fotográfico más eficiente ganará la siguiente guerra", dijo el Gen Von Fritsch, posteriormente Jefe del Estado Mayor General alemán, en 1938. La primera salida de reconocimiento fotográfico (PR) británica sobre Alemania, realizada el 10 de marzo de 1939, la realizaron uno o dos Lockheed Modelo 12A transformados, traídos para este propósito y con base asignada en Heston, al oeste de Londres. El piloto, el australiano Sidney Cotton, y su copiloto fotografiaron Mannheim. En un intento por disimular su verdadero objetivo, la unidad de Cotton fue bautizada como la Escuadrilla de Exploración Especial. El sábado 2 de septiembre de 1939, el día antes de que el Reino Unido declarara la guerra a Alemania, el Lockheed 12A de la Escuadrilla de Heston, como ya se la conocía por entonces, salió hacia el río Elba. En noviembre de 1939, la Escuadrilla de Heston se convirtió en la Unidad de Camuflaje 2 y, a mediados de enero de 1940, fue nuevamente renombrada como la Unidad de Desarrollo Fotográfico, o simplemente la PDU. Finalmente, en julio de 1940, se convirtió en la PRU (Unidad de Reconocimiento Fotográfico).

Lo que la PRU necesitaba acuciantemente era un avión no sólo capaz de transportar instalaciones multicámara, sino que fuera más rápido que el Blenheim y capaz de fotografiar zonas más allá del alcance de un Spitfire PR. Ya desde 1938 la compañía De Havilland de Hatfield había in-

El W4051 fue el último de los tres prototipos de Mosquito que voló, el 10 de junio de 1941. El fuselaje concebido originalmente para este avión se utilizó para sustituir el fuselaje del W5040, que se había fracturado en un incidente con la rueda de cola, por lo que el W4051 recibió en su lugar un fuselaje de la producción, lo cual permitió a este prototipo realizar salidas operativas con la PRU.





tentado, sin éxito, convencer al Ministerio del Aire de que su bombardero DH 98 (Mosquito) sin armamento, que estaba fabricado en su mayor parte con madera y que llevaba una tripulación de sólo dos miembros, podría operar con éxito en los cielos enemigos sin la necesidad del armamento defensivo. La compañía planteaba que la mayor velocidad del DH 98 era su mejor arma defensiva contra los cazas enemigos. A finales de 1939 todavía había una fuerte oposición a cualquier versión sin armamento, pero el Comandante en Jefe de las Operaciones Aéreas, Mando de Bombarderos, reconoció que existía la necesidad de un avión de reconocimiento rápido y sin armamento, equipado con tres cámaras F24. Se acordó que la tripulación de dos hombres, colocados delante por De Havilland en cualquier versión de reconocimiento, era aceptable (aunque al principio el Ministerio del Aire los quería sentados uno detrás del otro).

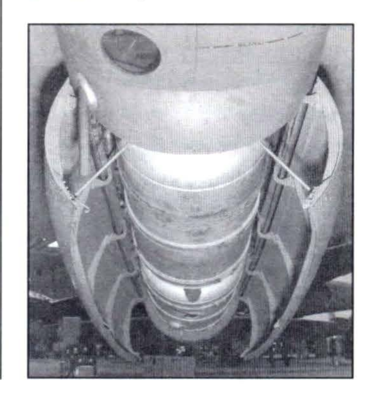
El 1 de marzo de 1940 se firmó un contrato con De Havilland para 50 aviones DH 98, incluidos 19 modelos PR. Comenzaron los trabajos con los prototipos del Mosquito, y el primero de ellos (E-0234, posteriormente W4050) voló el 25 de noviembre de 1940. En enero de 1941 el W4050 demostró ser más rápido que el Spitfire en las pruebas a 6.000 pies, y en febrero registró velocidades en torno a 624 km/h a 22.000 pies. El prototipo de PR W4051 fue el segundo Mosquito finalizado en Salisbury Hall. Aunque mantenía las góndolas cortas del motor y el plano de cola del prototipo, se diferenciaba por tener las alas más largas (en 56 cm/20 pulgadas) y por llevar tres cámaras verticales y una oblicua. Al principio, los soportes de las cámaras se fabricaron de acero, pero posteriormente se cambiaron a madera ya que ésta ayudaba a reducir la vibración de las cámaras, lo cual mejoraba la calidad de imagen.

El 13 de julio de 1941 Geoffrey de Havilland pilotó el W4051 hasta Oxfordshire y se lo entregó a la PRU 1 en Benson, que por entonces estaba bajo el mando del Wg Cdr G. W. Tuttle (OBE, DFC), donde se convirtió en el primer Mosquito del que se hizo cargo la RAF. El W4054 y el W4055 le siguieron el 22 de julio y el 8 de agosto, respectivamente. Desde septiembre, la PRU 1 recibió siete PR I de la producción (W4056 y W4058-63. El W4057 se convirtió en el prototipo del bombardero B V). Cuatro de éstos (W4060-63) fueron modificados posteriormente con una mayor capacidad de combustible en los depósitos para las operaciones de gran alcance y dos (W4062 y W4063) fueron adaptados para las condiciones del trópico.

La instalación normal de las cámaras del Mosquito en aquella época se componía de tres cámaras verticales, a saber, la cámara oblicua F24 Universal para fotografía diurna y nocturna, la cámara de reconoci-

El 13 de julio de 1941, el W4051 fue entregado a la PRU 1 en Benson, donde se convirtió en el primer Mosquito que tuvo a su cargo la RAF. Fue uno de los cuatro PR I transferidos para operar desde Wick, en Escocia, y el 20 de febrero de 1942 fue pilotado hasta la frontera francoespañola y hasta las zonas de clasificación de trenes y los campos de aviación de Toulouse, en el sur de Francia.

Los depósitos de combustible para largo alcance instalados en la bodega de bombas de los cuatro PR I (W4060-W4063) les permitieron realizar operaciones de largo alcance sobre Europa.



miento diurno a gran altitud F52 de 50 ó 91 cm (que entró en servicio en mayo de 1942) y la cámara estadounidense de fotogrametría y levantamiento de planos K17 con lentes de 15 cm, además de una única cámara F24 montada en la parte inferior del fuselaje. La disposición dependía del tipo de misión a realizar y una de las que se utilizaron más consistía en una K17 (o K8AB con lentes de 30 cm) delante y una instalación de F52 vertical dividida por detrás del ala con una cámara F24 oblicua mirando hacia la izquierda

Algunas veces se cambiaba por la instalación de una cámara F52 vertical dividida delante, dos cámaras F52 verticales normales y una F24 por detrás del ala. La instalación de la cámara vertical dividida consistía básicamente en dos cámaras (F24 o F52) montadas en ángulos ligeramente diferentes para duplicar el campo de visión, reteniendo al mismo tiempo el 60% de solapo necesario para la cobertura estereoscópica de la zona del blanco. La instalación de la cámara F52 vertical dividida de 91 cm le daba al PR I una cobertura lateral de cinco kilómetros desde 35.000 pies y a 408 km/h. Además de estas instalaciones, algunos modelos finales de los Mosquito PR fueron adaptados con dos cámaras F24 con lentes de 35 cm con orientación hacia delante (una en cada depósito lanzable simulado de 225 litros) para las fotografías en cotas bajas.

Cada uno de los primeros PR I fue nombrado con una variedad diferente de licores fuertes. El W4055 fue bautizado como *Benedictine* y otros como *Whiskey, Vodka, Drambuie, Cointreau* y *Creme de Menthe.*

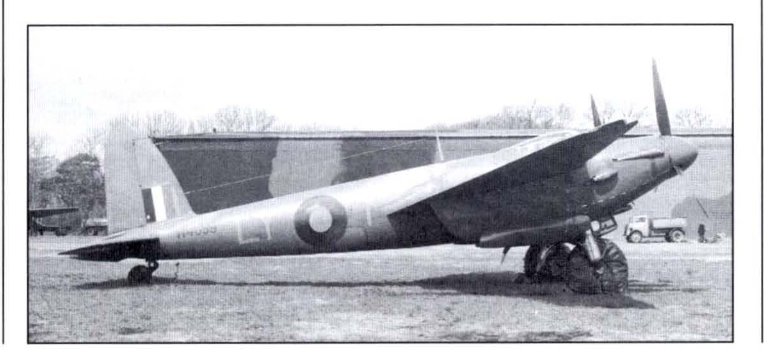
Durante las pruebas del 16 de septiembre de 1941, el generador del W4055 dejó de funcionar sobre la Bahía de Vizcaya y sin energía para utilizar las cámaras, el Sqn Ldr Rupert Clerke, de 25 años (un antiguo alumno de Eton), y el Sgt Sowerbutts, de 32 años (barbero en Margate antes de la guerra), se vieron obligados a abandonar la misión. Fueron perseguidos por tres Bf 109, pero el PR I se alejó fácilmente a 23.000 pies y volvió sano y salvo.

El Sqn Ldr Clerke y el Sgt Sowerbutts realizaron la primera salida con éxito de los Mosquito PR I al día siguiente cuando salieron con el W4055 a las 11:30 horas para un reconocimiento fotográfico diurno de Brest, La Pallice y Burdeos, antes de volver a Benson a las 17:45 horas. El día 20, el Flt Lt Alastair L. *Ice* Tayler (DFC = Cruz de Vuelo Distinguido) y su navegante, Sgt Sidney E. Horsfall, fotografiaron con éxito Burdeos, Pauillac, Le Verdon y La Pallice. El tercer vuelo tuvo lugar cuando Taylor y Horsfall cubrieron Heligoland y Sylt con el W4055 *Benedictine.*

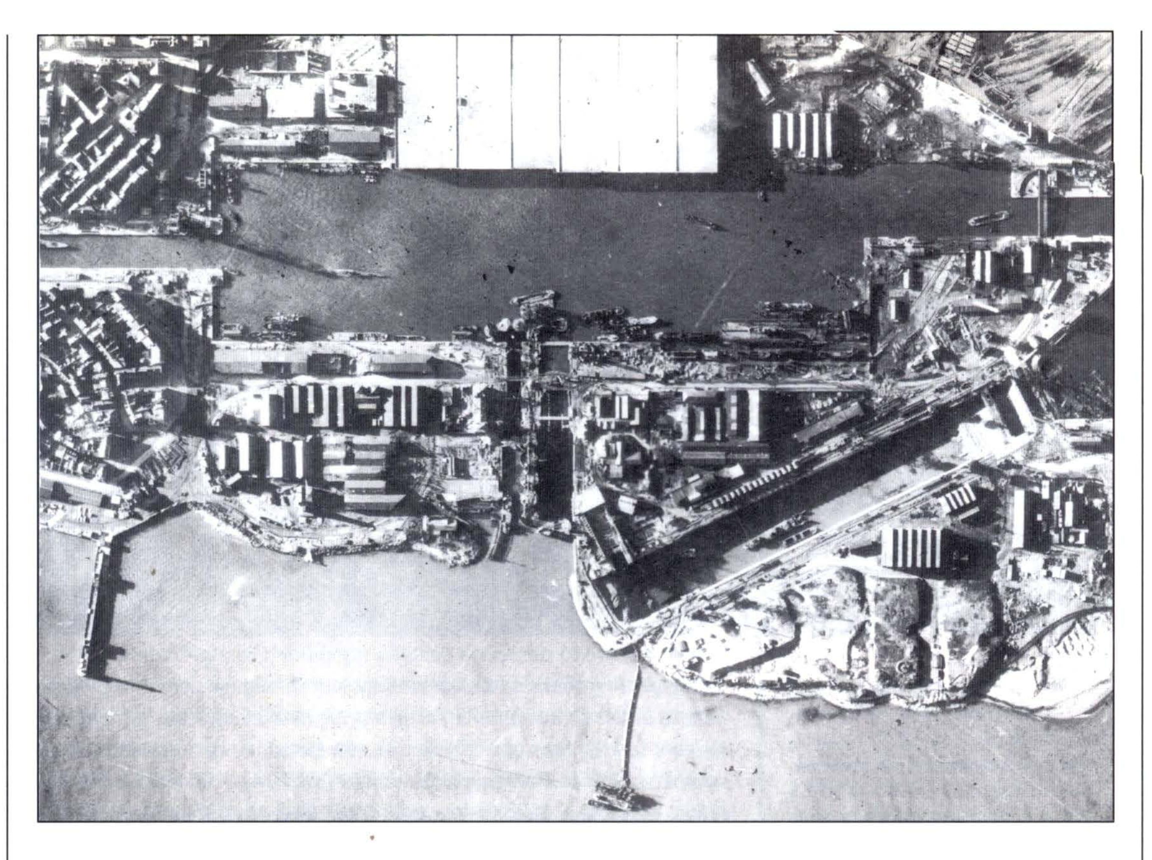
Después de demostrar su valía sobre el norte de Francia, el W4051, el W4055, el W4059 y el W4061 fueron destinados para operar desde



El Sqn Ldr Alastair L. *Ice* Taylor (DFC y dos barras) fue un brillante piloto de los Spitfire y Mosquito PR que se especializó en la "parcelación" (PR a baja cota de blancos específicos). El 4 de diciembre de 1941 Taylor, que por entonces se había convertido en el primer piloto de PR en realizar más de 100 salidas, desapareció junto con su navegante, Sgt Sidney E. Horsfall, con el W4055 en una salida hacia Trondheim y Bergen.



El W4059 realizó 59 salidas de PR con la PRU 1 antes de pasar a formar parte del Sqn 540 en octubre de 1942. El 2 de marzo de 1942 el W4059 fotografió al *Gneisenau* y el 24 de abril el Flg Off Victor Ricketts y el Sgt Boris Lujmanoff utilizaron el W4059 para tomar fotografías del ataque diurno de los Lancaster contra las instalaciones de MAN en Augsburgo.



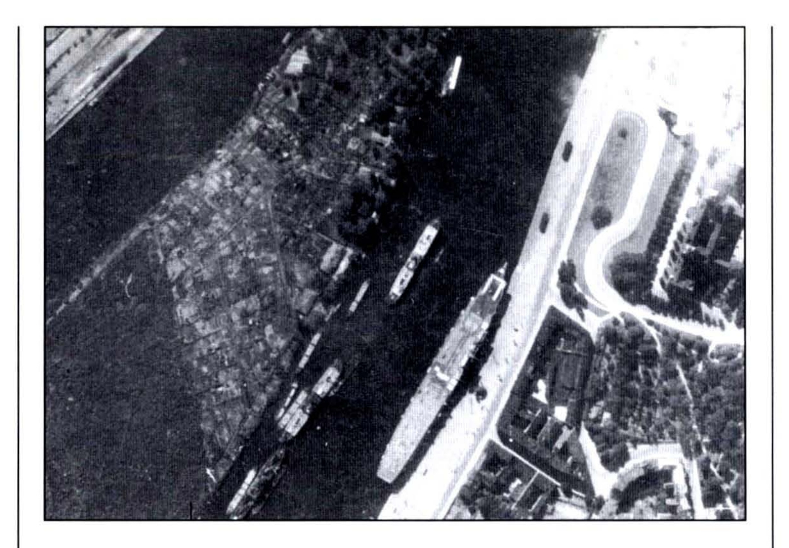
En 1942, St. Nazaire contaba con el único dique seco fuera de Alemania lo suficientemente grande como para aceptar una embarcación del tamaño del *Tirpitz*, así que el 27 de marzo se emprendió la operación *Chariot* para dejarlo fuera de servicio. Tras un viaje de diez kilómetros hasta el Loira, el HMS *Campbelttown* fue encajado y alojado con éxito en el cierre de la entrada de la dársena de Penhouet. En esta fotografía de marzo de 1943 se pueden ver los fondeaderos de los submarinos (arriba) y los restos del *Campbeltown* hundido dentro del dique seco.

Wick, en Escocia, con el Sqn Ldr Taylor al mando. En octubre de 1941 los Mosquito PR I realizaron 16 salidas con éxito hacia Noruega.

El 4 de diciembre Taylor, que por entonces se convirtió en el primer piloto de PR en realizar más de 100 salidas, pilotó el W4055 con Horsfall en una salida de PR para cubrir Trondheim y Bergen, pero no lograron regresar. Se consideró que después de haber resultado gravemente alcanzados por los nuevos cañones antiaéreos alemanes de largo alcance, Taylor se hundió en el mar para impedir que el avión cayera en manos del enemigo. Después de 88 salidas, ésta fue la primera pérdida de un Mosquito PR. En diciembre la unidad se trasladó a Leuchars, cerca del Estuario del Forth. La nueva base resultó ser más adecuada para las operaciones de PR ya que redujo de forma importante el tiempo que se tardaba en enviar las fotografías a la Unidad Central de Interpretación de la RAF en Medmenham.

La PRU 1, a la que con desconsideración los pilotos de otras unidades se referían como la "Unidad de Descanso para los Pilotos", era algo muy diferente y su ciclo operativo estaba a punto de ampliarse desde Gydnia en Polonia, Danzig y Kiel en Alemania, hasta Toulouse y el Mediterráneo.

El 20 de febrero de 1942 el W4051 llegó hasta la frontera francoespañola y hasta las zonas de clasificación de trenes y los campos de aviación de Toulouse, en el sur de Francia. El 22 de febrero, el Flt Lt Victor Ricketts y su navegante, el Sgt Boris Lujmanoff, de origen ruso, cubrieron Cuxhaven y Kiel para tomar fotografías del *Gneisenau* en el dique seco y el 2 de marzo la misma tripulación (con el W4060) fotografió el *Scharnhorst* en proceso de reparación en Wilhelmshaven, mientras que el W4059 fotografió al *Gneisenau* de nuevo. El W4060 y el W4051



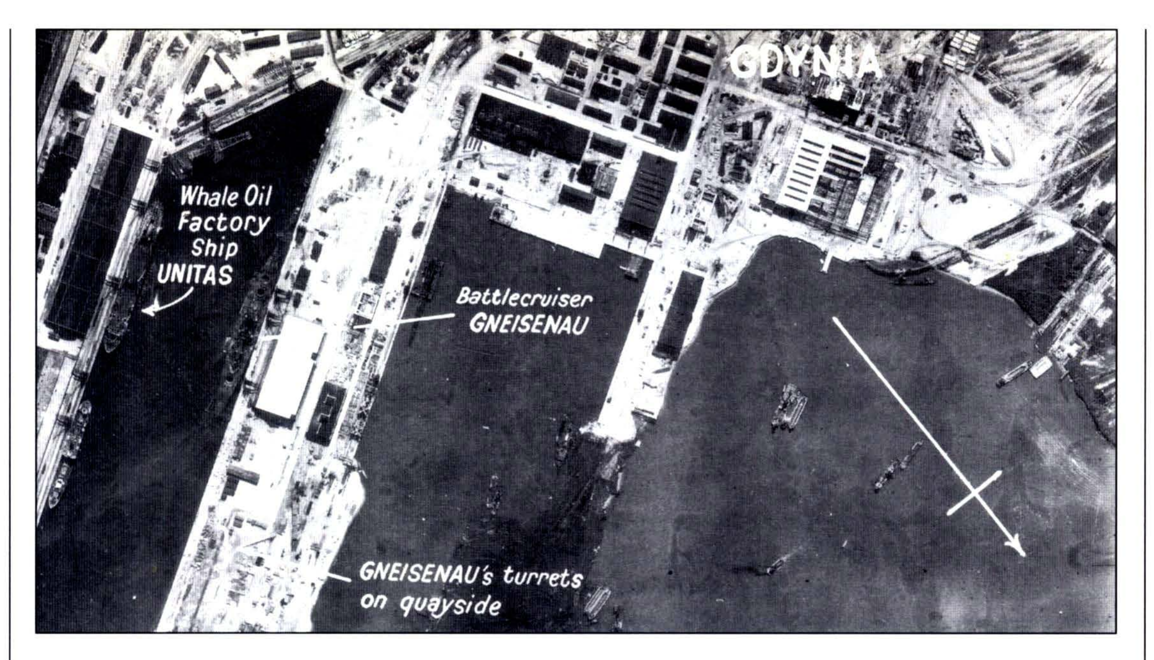
El portaaviones *Graf Zeppelin* junto a la orilla occidental del río Óder en Stettin. El 2 de junio de 1942, el Plt Off Robin Sinclair y el Plt Off Nelson utilizaron el PR I W4060, adaptado con la nueva cámara F 52 de 91 cm, para conseguir fotografías del *Graf Zeppelin* y del acorazado *Scharnhorst* en el puerto de Gydnia.

también fotografiaron la costa francesa antes de la incursión de las fuerzas especiales contra St. Nazaire, y el 3 de marzo, el Flt Lt John R. H. Merrifield volvió con éxito hasta la región de Danzig-Gydnia.

Aunque la prioridad fundamental de la PRU siguió siendo la de mantener la observación sobre la *Kriegsmarine* (Marina de Guerra alemana), en 1942 se le ordenó que cubriera un número cada vez mayor de blancos para el Mando de Bombarderos de la RAF. El 14 de febrero de 1942 se envió al Mando de Bombarderos la famosa directiva de bombardeo de zonas y ocho días después, el ACM Sir Arthur Harris, nuevo Jefe del Mando de Bombarderos, asumió la responsabilidad de ponerla en práctica. Inmediatamente, Harris cuestionó el monopolio de las operaciones de la PRU por parte del Almirantazgo y consideró que la necesidad por parte del Mando de Bombarderos era por entonces mucho mayor. En la noche del 3 al 4 de marzo, el Mando de Bombarderos organizó su primera incursión a gran escala de la guerra cuando envió 235 bombarderos para bombardear la factoría de Renault en Boulogne-Billancourt, justo al oeste del centro de París. Ricketts y Lujmanoff realizaron una salida de PR igualmente espectacular para verificar los resultados.

Pilotando el W4060 despegaron de Benson a las 11:15 horas con lluvia intensa y nubes densas y cuando la visibilidad empeoró, Ricketts tuvo que bajar a 900 pies. Con Lujmanoff tumbado en el morro del PR I guiándole, a Ricketts no le quedó más remedio que seguir el serpenteante río Sena todo el camino hasta la capital. Llegaron sobre el blanco en llamas a las 12:30 horas. Lujmanoff exclamó, "¡Tío, tío, han machacado este lugar!" No tuvo tiempo para conectar las cámaras cuando pasaron sobre la destrozada planta así que se ladearon, viraron y atravesaron el blanco una segunda vez, justo antes de que se desvaneciera en la bruma. A continuación, se aproximaron a él desde otra dirección y Lujmanoff se aseguró de que se mantenían lejos de la elevada Torre Eiffel, de 1.000 pies. Al volver a volar subiendo por el Sena tuvieron que descender a 400 pies antes de intentar en vano encontrar el lugar por cuarta vez.

Por aquel entonces llevaban en la zona del blanco 34 minutos a 400-600 pies y la artillería antiaérea comenzó a abrir fuego, así que Ricketts se alejó a toda velocidad, ascendiendo hasta 5.000 pies antes de volar ro-



Gydnia, fotografiado el 1 de agosto de 1942, muestra al crucero de guerra *Gneisenau* en proceso de reparación, sin las torretas de los cañones ni una gran parte de la proa.

zando casi las olas a altura cero a través del Canal de la Mancha, todavía con muy mala visibilidad. Después de seis intentos, Ricketts aterrizó en un aeródromo en la costa sur a las 14:15 horas con aproximaciones oblicuas a baja cota que desafiaron los conceptos clásicos. Las pruebas demostraron que habían caído 300 bombas en la fábrica, destruyendo 31 de los 35 edificios. Tanto Ricketts como Lujmanoff fueron condecorados por su heroísmo. En las semanas siguientes estos dos hombres realizarían salidas de largo alcance a Baviera, Mulhouse y Stuttgart y utilizaron el W4059 para tomar fotografías de la incursión diurna de los Lancaster sobre las instalaciones de MAN en Augsburgo el 24 de abril.

El 7 de mayo de 1942 Ricketts y Lujmanoff realizaron la penetración más profunda sobre territorio enemigo hasta esa fecha, cuando utilizaron el DK284 para fotografiar Dresde, Pilsen y Regensburg, regresando seis horas después. El 25 de mayo Ricketts y Lujmanoff sobrevolaron Billancourt, Poissy y Le Bourget y el 10 de junio realizaron una salida de 6 horas y tres cuartos hacia Spezia, Lyon y Marsella, pero su suerte se acabó finalmente el 11 de julio cuando desaparecieron con el W4089 al sobrevolar Estrasburgo e Ingolstadt.

Mientras tanto, en Leuchars durante mayo y junio de 1942 los Mosquito de la PRU realizaron salida tras salida en un intento de encontrar y fotografiar los acorazados alemanes atracados en los fiordos noruegos. Avistaron el *Prinz Eugen* en el mar, dirigiéndose aparentemente hacia Kiel para reparar los daños infligidos por el submarino HMS *Trident*. La cobertura de Trondheim el 22 y el 23 de mayo reveló que el *Tirpitz*, el *Admiral Hipper* y el *Lützow* estaban todos atracados todavía en los fiordos, mientras que el 2 de junio se fotografió al portaaviones *Graf Zeppelin* y al acorazado *Scharnhorst* en Gydnia.

El 7 de julio de 1942 el recién ascendido Flt Lt Bayley y el Plt Off Little despegaron de Leuchars y avistaron la flota de combate alemana en Arno, en Langfjord, y fotografiaron los acorazados *Tirpitz*, *Scheer* y *Hipper*, siete destructores, dos lanchas torpederas, tres lanchas de emergen-

cia/rescate y un petrolero Altmark desde 14.000 pies. Aterrizaron en Vaenga, en Rusia (desde mediados de agosto hasta mediados de octubre de 1942 se mantuvo un destacamento de PR en Rusia), para repostar combustible, y el día 8, después del almuerzo, despegaron hacia casa. Bayley y Little aterrizaron finalmente a las 20:50 horas con sus valiosas fotografías.

El 19 de octubre de 1942 la PRU 1 fue reorganizada en Benson en forma de cinco escuadrones de PR. Tres de ellos se equiparon con los Spitfire, mientras que las Escuadrillas H y L de Leuchars se fusionaron para formar el Sqn 540 (con los Mosquito), bajo el mando del Sqn Ldr M. J. B. Young (DFC).

Varios destacamentos del Sqn 540 fueron enviados a Malta (el 1 de octubre de 1942 el Plt Off McKay realizó el primer viaje de ida y vuelta hasta la isla, regresando a Benson el día 4) y a Gibraltar. Sin embargo, el Sqn 540 fotografió sobre todo a los principales buques alemanes en las aguas del mar Báltico y en los puertos del norte de Alemania y realizó el reconocimiento de blancos y la valoración de daños de combate.

La disponibilidad para el servicio de los aviones en el invierno de 1942-1943 fue sólo del 50% en algunos momentos debido a la fuga de agua en los mamparos nº 7 mal instalados. A finales de 1942 comenzaron a llegar los primeros de los cinco PR VIII (que en principio fueron los aviones B IV de la Serie II, con motores Merlin 61 con sobrealimentadores de dos fases de 1.565 CV en lugar de los 21/22) al Sqn 540; esta versión se fabricó para cubrir el hueco hasta que se realizaran las entregas de los PR IX y PR XVI.

El PR VIII tenía un techo práctico muy superior, lo cual permitió por vez primera a los Mosquito PR operar en cotas elevadas. El DK324, que voló la primera vez el 20 de octubre de 1942, fue el prototipo de la versión Mk VIII y llegó al Sqn 540 para las pruebas el 28 de noviembre de 1942. El DZ342 llegó el 15 de diciembre de 1942, seguido en 1943 por el DZ364 el 22 de enero, el DZ404 el 4 de febrero y el DZ424 el 28 de marzo.

El 2 de diciembre de 1942 el piloto canadiense de 22 años Flt Lt Bill White y su navegante, el Flt Lt Ron Prescott de 23 años, realizaron su primera operación (un viaje corto con una duración de 2 horas y 30 minutos hasta Bergen con el DK311) desde que llegaron al Sqn 540. Durante los dos meses siguientes realizaron varias salidas hacia Noruega en búsqueda del *Scharnhorst*, pero en vano.

El 16 de febrero no se predijo con precisión la previsión meteorológica y su vuelo en el DK311, nuevamente hacia Noruega, resultó ser extremadamente peligroso y precisó una gran destreza, como recuerda Bill White:

"Dado que preferíamos permanecer justo por debajo de la altitud en la que dejábamos estelas de constelación realizábamos la mayoría de nuestros vuelos entre los 20.000 y los 30.000 pies. En la panza del avión llevábamos dos cámaras de 91 cm, que tomaban imágenes superpuestas en línea. De esta forma, se lograban perspectivas en tres dimensiones de las zonas que se fotografiaban que posteriormente eran examinadas por nuestro personal de inteligencia. Se podían detectar detalles como una pelota de golf. También llevábamos una cámara más pequeña en la parte izquierda del avión y con ésta podíamos tomar imágenes oblicuas. Algunos de los vuelos incluían las fotografías a baja altura y esto exigía volar a la altura de la copa de los árboles. El 15 de mayo nos atacaron seis Bf 109 mientras realizábamos pasadas para fotografiar Oslo. Los 109 eran más rápidos que nosotros en la ascensión o el vuelo en pi-

cado, pero el Mosquito podía superarles en los virajes".

"Con las excelentes indicaciones de Ron pudimos realizar virajes cada vez más reducidos y así evitar el fuego de sus ametralladoras. También pudimos avanzar lentamente hacia Suecia. Los suecos nunca sabrán cuán agradecidos les quedamos cuando abrieron fuego con toda la artillería antiaérea en su costa. Tuvimos la artillería antiaérea en todo momento detrás de nosotros y nunca supimos cuántos 109 alcanzaron. El regreso a Leuchars fue un vuelo normal desde Suecia sin problemas relacionados con los cazas".

En diciembre de 1942 dos PR IV llegaron al Sqn 540, seguidos durante los tres primeros meses de 1943 por otros 27 PR IV. Todos estos aviones eran transformaciones de los bombarderos B IV Serie II existentes.

En su 22ª salida, realizada el 22 de abril de 1943 con el DZ473, Bill White y Ron Prescott completaron uno de los vuelos más memorables de sus prolongadas carreras operativas. Fueron enviados a fotografiar las instalaciones ferroviarias de Stettin, el puerto más importante del Báltico en Alemania, que había sido bombardeado dos días antes en la noche de luna llena (20/21 de abril) por 339 bombarderos pesados, así como la refinería petrolífera de Politz y Swinemünde, en la costa báltica. Cuando el avión de PR sobrevoló el blanco un día y medio después todavía ardían veinticuatro fuegos; aproximadamente 40 hectáreas del centro de la ciudad habían resultado devastadas. Bill White recuerda cómo:

"Al salir de Stettin dejamos nuestras cámaras funcionando todo el camino hacia la costa norte de Alemania y cuando se reveló la película se descubrió que contenía imágenes de Peenemünde".

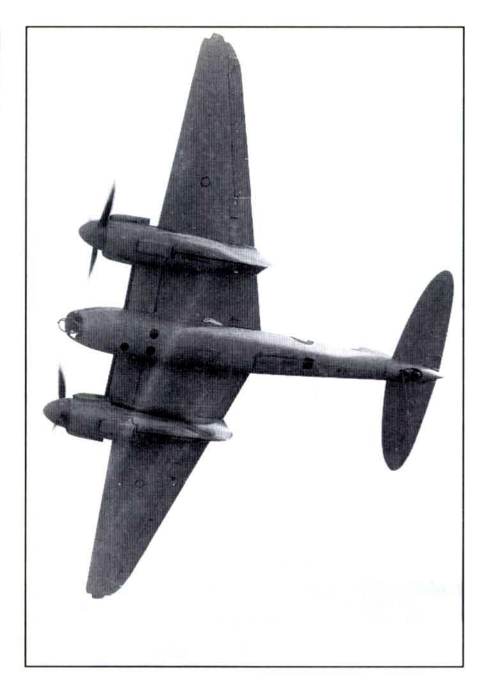
Los encargados de la interpretación de la CIU (Unidad Central de Inteligencia) de Medmenham estudiaron las fotografías que trajo de vuelta la tripulación. A partir del tipo de edificios vistos y de los terraplenes elípticos (fotografiados originalmente en mayo de 1942) que también estaban presentes, llegaron a la conclusión de que Peenemünde debía de ser un centro experimental, probablemente relacionado con explosivos y propelentes. Una de las instantáneas de la salida del 22 de abril de 1943 mostró un objeto de 7,62 metros que sobresalía de lo que se creía que era un edificio de servicios, aunque desapareció misteriosamente en la siguiente fotografía.

Una salida realizada el 14 de mayo de 1943 por el Sqn Ldr Gordon Hughes y el Flt Sgt John R. Chubb trajo más fotografías y la posterior investigación de las instantáneas de la salida del 22 de abril reveló que los vehículos de motor y los vagones de ferrocarril próximos a uno de los terraplenes transportaban objetos cilíndricos que medían 11,58 metros. El 17 de mayo se llegó a la conclusión de que el desarrollo de los proyectiles alemanes no sólo se había llevado a cabo desde hacía algún tiempo, sino que también estaba muy avanzado.

Una salida a Peenemünde, el 12 de junio de 1943, realizada por el Flt Lt Reggie A. Lenton (con el DZ473) produjo la primera prueba definitiva de que los objetos anteriormente no identificados eran de hecho proyectiles V2; uno fue fotografiado cerca de un edificio adyacente a uno de los terraplenes elípticos, tumbado horizontalmente sobre un remolque. El 23 de junio, el Flt Sgt E. P. H. Peek trajo consigo fotografías tan claras de dos proyectiles que se podían ver tumbados sobre los

El Flt Lt Bill White (RCAF) y el Flt Lt Ron Prescott del Sqn 540, que realizaron su primera salida el 2 de diciembre de 1942. De diciembre a febrero de 1943 realizaron salidas de PR sobre Noruega en búsqueda del esquivo *Scharnhorst*.





Un PR IV descubre su cámara bajo la panza mientras se aleja por la derecha.

vehículos de motor dentro del terraplén elíptico. Esta noticia se comunicó inmediatamente al primer ministro Winston Churchill. Los Mosquito de la PRU fotografiaron Peenemünde nuevamente el 27 de junio, el 22 y el 26 de julio.

Por entonces era casi seguro que Hitler preparaba una ofensiva con cohetes contra el sur de Inglaterra y hubo que hacer los preparativos a toda velocidad. El 17/18 de agosto de 1943 596 Lancaster, Halifax y Stirling salieron para destruir el emplazamiento de proyectiles experimentales. Se perdieron cuarenta aviones, pero 560 bombarderos redujeron el blanco a escombros al lanzar casi 1.800 toneladas de bombas. A la mañana siguiente el Flg Off R. A. Hosking del Sqn 540 (con el LR413) reconoció la zona del blanco y regresó nuevamente al día siguiente. La incursión había retrasado la fabricación de las V2 al menos en dos meses.

Aunque el ataque obligó a los alemanes a reposicionar el desarrollo y la fabricación de las V2 en una instalación subterránea en Austria, los ataques continuaron contra las posiciones de armas secretas en Francia, incluida la posición de preparación y lanzamiento de Watten, que fue bombardeada por la USAAF (Fuerza Aérea del Ejército de los Estados Unidos) el 27 de agosto. Una salida de la PRU tres días después reveló que el blanco no había sido destruido por completo, por lo que se realizó un ataque posterior, el 7 de septiembre, que devastó el complejo y obligó a los alemanes a concentrar el desarrollo en Wizernes (este emplazamiento fue atacado y destruido a su vez por los Lancaster del Sqn 617 el 17 de julio de 1944). Aunque el PR nunca reveló cómo se lanzaban las V2 (la inteligencia terrestre demostró que se lanzaban verticalmente), durante el periodo de octubre de 1944 hasta marzo de 1945, los Mosquito del Sqn 544 y otros aviones de PR identificaron varias posiciones de lanzamiento en Holanda.

Sin embargo, el PR fue mucho más eficaz en la identificación de la existencia de las posiciones de lanzamiento de otras armas secretas de Alemania. Todo comenzó por casualidad el 28 de noviembre de 1943 cuando un Mosquito de Leuchars, pilotado por el Sqn Ldr John Merrifield (DSO, DFC) y su navegante, Flg Off W. N. Whalley, salieron para fotografiar los daños causados por las bombas en Berlín. Llegaron a la capital alemana, pero no pudieron tomar ninguna fotografía debido a una capa de nubes bajas. Entonces Merrifield viró hacia el norte, de vuelta hacia la costa báltica, para cubrir los blancos eventuales que se les habían asignado en la reunión operativa previa. Había blancos del tráfico marítimo en Stettin y en Swinemünde, en los campos de aviación y en una instalación de radar sospechosa en Zinnovitz (Zempin) en una isla que está separada del continente por el río Peene. Merrifield cubrió cada emplazamiento, uno por uno, y al darse cuenta de que todavía le quedaba película, sobrevoló el campo de aviación de Peenemünde antes de volver a casa.

Cuando se reveló la película, las instantáneas de Zinnovitz mostraron edificios que eran parecidos en tamaño y forma a los que había fotografiado en Bois Carrq, dieciséis kilómetros al noreste de Abbeville, el Plt Off R. A. Hosking el 28 de octubre de 1942 con el LR424. Ésta fue la primera posición de lanzamiento de las bombas voladoras V1 en Francia que se analizó con fotografías y los edificios que aparecían habían



Un ataque de los bombarderos pesados contra la preparación de las V2 y la posición de lanzamiento de Watten, Francia, el 7 de septiembre de 1943 devastó el complejo y obligó a los alemanes a concentrar el desarrollo en Wizernes. Esta posición también la atacaron y destruyeron los Lancaster del Sqn 617 el 17 de julio de 1944. Esta toma oblicua a baja altura tomada después del ataque muestra la gran cúpula de cemento y el túnel de acceso, que no ha sido alcanzado por poco.

sido concebidos para el almacenamiento de los componentes de las bombas voladoras. Las fotografías del campo de aviación de Peenemünde revelaron una rampa con forma de esquí en dirección al mar, que era idéntica a los modelos fotografiados por los Spitfire PR en las posiciones del norte de Francia. Las fotografías de la rampa de Merrifield fueron aún mejores ya que mostraron una "minúscula forma cruciforme colocada exactamente sobre el extremo inferior de los raíles inclinados, un avión enano realmente en posición para el lanzamiento".

El "avión enano" resultó ser entonces una bomba voladora y las curiosas rampas en forma de esquí en Francia iban a ser las posiciones de lanzamiento para un nuevo reinado del terror contra Londres y el sur de Inglaterra. La *Vergeltungswaffe* 1 (Arma Vengadora nº 1) era un pequeño avión sin piloto con una ojiva de combate de 852 kg de alto explosivo que detonaba con el impacto.

El 5 de diciembre de 1943 el bombardeo de las V1, o posiciones *Noball*, se convirtió en parte de la ofensiva de la operación *Crossbow*. Los aviones de la PRU fotografiaron con regularidad cada posición de las V1 antes y después de los ataques y a finales de mes los aliados habían sobrevolado unas 42 posiciones *Noball*, de las cuales 36 resultaron con sufrido daños, en 21 de ellas serios. Para el 12 de junio de 1944 se habían identificado 60 posiciones de estas armas. La guerra relámpago con proyectiles de Hitler comenzó el 13 de junio cuando se lanzaron diez V1, o *Doodlebugs* como llegaron a ser conocidas, contra Londres desde las posiciones en el noreste de Francia.

Cuando el enemigo comenzó a construir nuevos centros de almacenamiento subterráneos en cuevas y canteras la fotografía vertical resultaba prácticamente inútil, por lo que los Mosquito PR del Sqn 544 fueron adaptados con cámaras oblicuas en posición delantera en los morros de los aviones. Las tripulaciones tuvieron que volar rectas hasta los blancos a 200 pies, y a menudo haciendo frente a una intensa artillería antiaérea, para obtener las fotografías.

A finales de septiembre de 1944, cuando el avance aliado superó la mayoría de las posiciones, los aviones de la PRU habían identificado 133 instalaciones de V1. Sólo ocho quedaron sin descubrir por parte del reconocimiento aéreo.

NUEVOS HORIZONTES

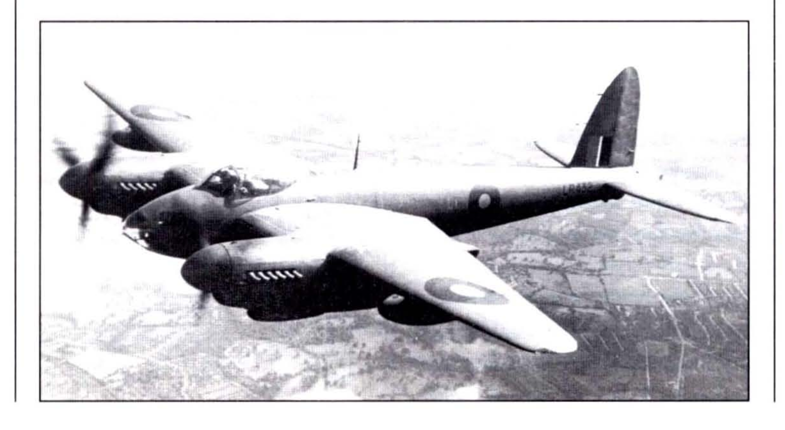
Tras una serie de quejas por parte del ACM Sir Arthur Harris, el 26 de junio de 1943 la PRU 1 se convirtió en el Ala 106(PR) (y desde el 15 de mayo de 1944 en el Grupo 106(PR)) en Benson. Incluido igualmente en esta nueva estructura –bajo el mando del Air Cdre (General de Brigada) J. N. Bootham (AFC con la fama del Trofeo Schneider– se encontraba la Unidad de Envío e Instrucción de Traslados 309 y la OTU 8(PR) de Dyce. La producción de Mosquito PR estaba por fin tomando preferencia también sobre la versión bombardero y se encargaron 90 modelos PR IX frente a sólo 54 B IX.

El PR IX disponía de dos motores Merlin 72/73 o 76/77 de 1.680 CV y tenía una capacidad de combustible de 3.909 litros, incluidos dos depósitos lanzables de 227 litros bajo las alas. Cuando llevaba dos depósitos de 909 litros su capacidad total de combustible estaba justo por encima de los 4.546 litros. Su alcance con los depósitos bajo las alas era de 3.920 kilómetros a una velocidad de crucero de 400 km/h.

El 29 de mayo de 1943 el Sqn 540 recibió los dos primeros Mosquito PR IX (LR405 y 406) de la cadena de montaje. La primera salida con este modelo se llevó a cabo el 20 de junio cuando el Flg Off T. M. Clutterbuck despegó hacia Zeitz y Jena con el LR406, pero se vio obligado a regresar después de cruzar la costa holandesa cuando el humo inundó la cabina. El Flg Off R. A. Hosking, que había despegado con el LR405 poco después, tuvo mejor suerte y volvió con fotografías de los campos de aviación de Augsburgo y Oberpfaffenhofen.

El 20 de agosto de 1943 Bill White y Ron Prescott, de vuelta por entonces en Benson, recibieron el PR IX LR421, con el que realizaron su 39ª operación, una salida hacia Bleckhammer, en la frontera polaca. Bill White lo recuerda así:

"Las fábricas de Bleckhammer producían goma sintética ya que Alemania no podía conseguir suministros de goma natural, así que éste era un blanco muy importante. La RAF deseaba detener las ruedas de los alemanes mediante la falta de goma. Ciertamente, Bleckhammer estaba bien defendido. La PRU ya había realizado seis operaciones con los Mosquito contra él y ninguno había vuelto. Nosotros éramos los séptimos en intentar



El 29 de mayo de 1943 el Sqn 540 recibió los dos primeros PR IX Mosquito de las cadenas de montaje y la primera salida se realizó el 20 de junio. El PR IX LR432 que aparece aquí llegó al escuadrón el 4 de septiembre de 1943. Un elemento habitual de los PR IX era un pequeño saliente en el techo de la cabina, aunque el LR432 no lo tenía.

este largo viaje. Ron y yo despegamos de Benson y cargamos combustible hasta arriba en Coltishall. Desde allí seguimos hasta Bleckhammer, sin ver otra cosa que algo de artillería antiaérea. La situación climatológica estaba despejada sobre el blanco y conseguimos unas fotografías excelentes".

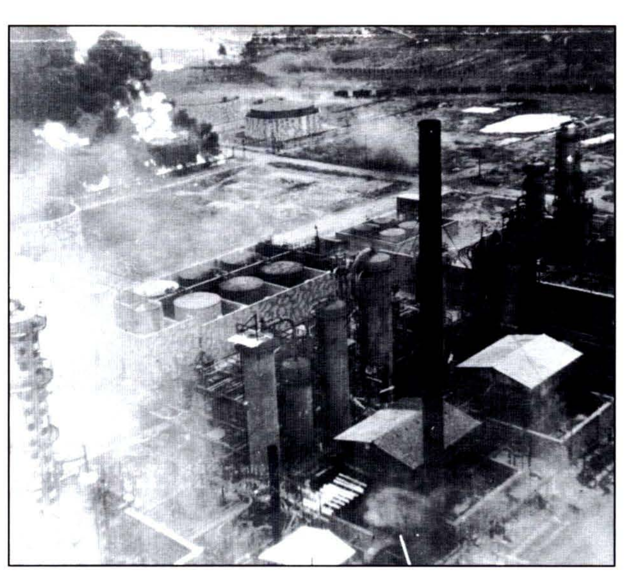
"Al abandonar el blanco fuimos interceptados por los cazas y utilizando toda nuestra potencia en el mando de gases conseguimos escapar del enemigo. Sin embargo, cuando Ron calculó nuestras reservas de combustible los fuertes vientos en contra en nuestra ruta de vuelta implicaron que no había forma de que lo consiguiéramos. Nuestro primer plan fue llegar hasta Suiza, pero ahorrando combustible y ayudados por los vientos favorables, logramos pasar sobre Yugoslavia hasta Nápoles, en Italia, antes de quedarnos finalmente sin combustible en la costa occidental de Sicilia. Allí realizamos un aterrizaje con la hélice parada en Bo Rizzo. No pudimos conseguir combustible de 100 octanos así que repostamos con gasolina de automóvil".

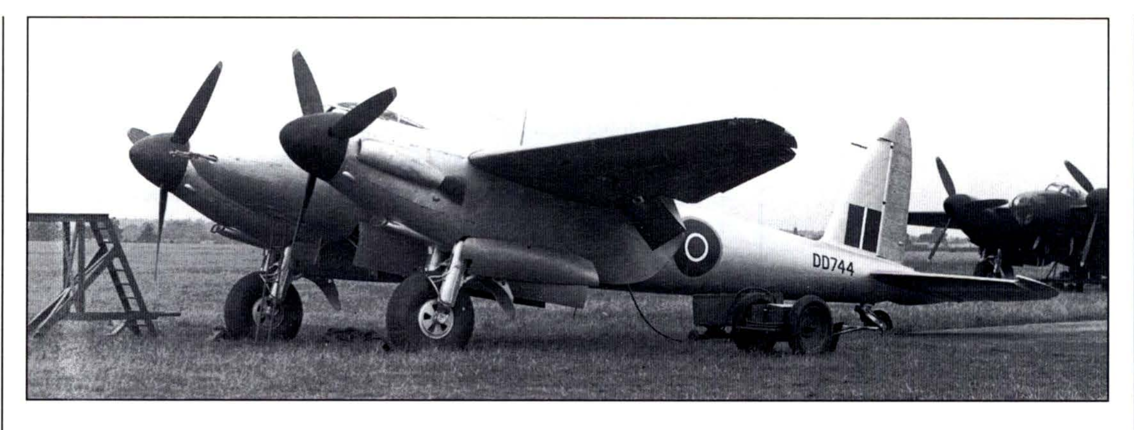
"Arrancamos los motores bastante bien, pero nunca habíamos escuchado aquellos extraños y martilleantes ruidos que procedían de los motores Merlin. Logramos despegar del suelo y volar ruidosamente hasta Túnez, donde había una base de la RAF. Tras haber aterrizado, los mecánicos cambiaron las bujías y vaciaron los depósitos y los tubos de combustible y nos pusimos rumbo a casa al día siguiente. Repostamos en Maison Blanche, en Argelia y en Gibraltar, sin ningún otro problema. En total, el viaje duró 14 horas y 45 minutos".

El Sqn 544 tomó prestado el LR431 de la centralización de recursos de Benson para su primera operación con los PR IX, que consistió en una salida nocturna hacia Vannes el 13 de septiembre de 1943, realizada por el Flt Lt R. L. C. Blythe. La unidad recibió su primer PR IX (LR478) el 22 de octubre de 1943, mientras que la primera baja entre los PR IX tuvo lugar cuatro días después cuando el LR420 fue declarado desaparecido. Los Mosquito PR estaban por entonces muy solicitados, no sólo para las operaciones de bombardeo de la RAF, sino también para las de los estadounidenses. Unas pocas semanas antes, el 9 de octubre de 1943, 378 B-17 de la 8ª Fuerza Aérea habían despegado en las operaciones de aquel día, dirigiéndose 115 de ellos hacia la planta de componentes aeronáuticos de Arado, en Anklam, cerca de Peenemünde, como operación de diversión para los 263 bombarderos enviados para atacar el puerto polaco de Gydnia y la fábrica de Focke-Wulf Fw 190 en Marienburg.

Apoyando esta misión por parte del Sqn 540 se encontraba el Sqn Ldr R. A. Lenton junto con su navegante, Plt Off Heney. Despegaron de Leuchars para fotografiar Marienburg, así como para intentarlo también con Gydnia y Danzig. Justo antes de llegar a esta última ciudad fueron interceptados por dos Bf 109, pero el Mosquito fue capaz de escapar con facilidad y Lenton y Heney fotografiaron con éxito la fábrica de Marienburgo. Las imágenes que llevaron de vuelta mostraron que la fábrica de aviones había sido demolida. Pos-

Las salidas de PR y las misiones de BDA (valoración de daños de combate) de la RAF se realizaron en nombre tanto de la USAAF como del Mando de Bombarderos. Después del ataque a baja altura de los Liberator contra los yacimientos petrolíferos de Ploesti el 1 de agosto de 1943, los Mosquito PR de Benson proporcionaron la BDA (valoración de daños de las bombas) el 3 y el 19 de agosto. Los viajes de ida y vuelta de 3.200 kilómetros revelaron muchos daños en las refinerías, que a partir de entonces fueron fotografiadas por las unidades de PR del norte de África.





El NF II DD744 se convirtió en un PR II normal, adaptado con cámaras y pintado en plata. A continuación, pasó a ser uno de los dos NF/PR II que llegaron al Sqn 60 de la SAAF en Castel Benito, en Trípoli, el 8 de agosto de 1943.

teriormente, se sabe que Lenton fue derribado sobre Sylt algunas semanas después.

A comienzos de noviembre de 1943 Bill White y Ron Prescott fueron destacados para realizar la fotocartografía de las Islas Azores, que pertenecían a la neutral Portugal. Utilizando el PR IX LR427, volaron hasta Gibraltar y salieron vía Casablanca para llegar a las Azores el 17 de noviembre, después de haber volado a través de espesas nubes lluviosas e inicios de truenos. El personal de mantenimiento y los especialistas fotográficos llegaron posteriormente en un Halifax desde el Reino Unido y la tripulación del Mosquito realizó su trabajo, fotografiando las islas volcánicas. Bill White lo recuerda así:

"Pudimos lograr las imágenes con las cámaras de 91 cm. Sin embargo, algunas islas contenían volcanes activos con grandes nubes sobre ellos y tuvimos que fotografiarlas con las cámaras oblicuas. Nos enteramos de que las islas estaban completamente libres de nubes durante aproximadamente 2-3 días cada cinco años. Inmediatamente, me puse en contacto con el Cuartel General en Londres y les pregunté si querían que nos quedáramos a esperar el tiempo despejado, que podría tardar hasta cinco años en llegar. Su respuesta al día siguiente nos ordenaba que regresáramos al Reino Unido. Nos pusimos rumbo a casa el 8 de diciembre. Nuestras fotografías de las Azores eran buenas y después de una operación más, a Noruega, Ron y yo fuimos trasladados a la OTU de Reconocimiento Fotográfico de Dyce. Ron y yo habíamos realizado 63 vuelos operativos diurnos. Fuimos condecorados por el Rey; Ron recibió la DFM (Medalla de Vuelo Distinguido) y yo la DFC".

Mientras tanto, el 18/19 de noviembre de 1943 el "Bombardero" Harris comenzó su ofensiva nocturna contra Berlín. Esta serie de ataques, que durarían hasta finales de enero de 1944, supuso más peticiones de valoración de daños de las bombas (BDA). Los vuelos sobre Alemania eran cada vez más difíciles por culpa de la actividad enemiga, el mal tiempo y otros factores como el humo de las fábricas y las casas que todavía ardían; se precisaron hasta 31 salidas de los Spitfire PR y los Mosquito PR antes de obtener los resultados del bombardeo de Berlín del 18/19 de noviembre. La BDA se convirtió en un tema tan relevante dentro de los mandos de bombarderos de la RAF y de la USAAF que se exigió a los aviones de PR que cubrieran los blancos a las pocas horas de que se hubiera realizado el ataque; algunas veces incluso antes de que los bombarderos que regresaban hubieran aterrizado.

La fabricación de los PR XVI comenzó en noviembre de 1943 y, finalmente, se fabricaron 435. Con depósitos lanzables de 454 litros, el PR XVI tenía un radio de acción de 3.200 kilómetros. El 19 de febrero de 1944 un PR XVI trajo de vuelta consigo fotografías de Berlín, a pesar de la aparición de los cazas alemanes avistados a 42.000 pies. El primer PR XVI que llegó a Oriente Próximo fue el MM292, a finales de enero de 1944 y el 17 de febrero llegó a Matariya, El Cairo, el primero de los nueve PR XVI para el Sqn 680. veinticuatro horas antes esta unidad había recibido su primer PR IX (LR444). El 7 de mayo el Sqn 680 realizó su primera salida con los Mosquito PR cuando el MM333 y el Flt Lt A. M. Yelland cubrieron los puertos y los campos de aviación de Creta y las Cícladas.

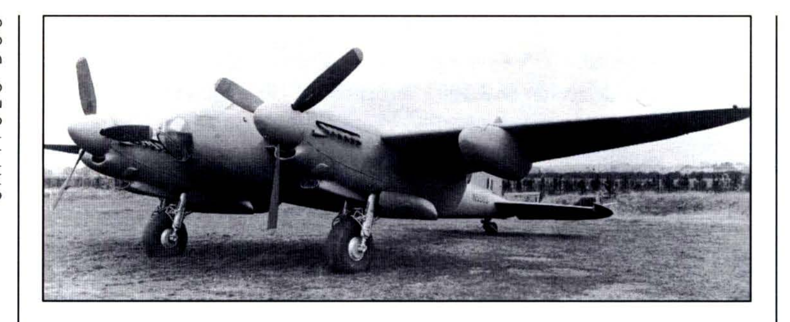
Aparte de los tres PR IX del Sqn 540 destacados en el Mediterráneo en el verano de 1943, sólo unos cuantos Mosquito PR operaron en este teatro de operaciones. La Escuadrilla B del Sqn 680 cubrió sobre todo Grecia y los Balcanes y, posteriormente, el sur y el centro de Europa, mientras que la Escuadrilla B del Sqn 60 de la SAAF hizo salidas de penetración profunda en el sur de Europa y Polonia. El Flt Sgt Lawrence *Kev* Kevan, un navegante que en diciembre de 1943 había formado tripulación en la OTU 8 con el Plt Off Ron Watson (que ya había completado un periodo de servicio de PR con los Spitfire), recuerda que hubo muchos momentos memorables y algunas acciones espeluznantes durante su periodo de servicio con el Sqn 680:

"El 26 de septiembre de 1943 realicé una operación de cinco horas y media con el Sqn Ldr Law en el MM348 sobre Grecia, el Egeo y Creta desde nuestra base avanzada de Tocra, cerca de Benghazi. Sufrí por vez primera la artillería antiaérea (unas 25 ráfagas) mientras estábamos en la pasada fotográfica sobre el Canal de Corinto hasta Pireo (Atenas). Era una sensación extraña la de tumbarse sobre la barriga en el morro, dando instrucciones de 'izquierda-izquierda-derecha-recto' etc., al piloto con aquellas bolas de humo negro, aparentemente inofensivas, que aparecían junto a nosotros".

"El 16 de octubre realicé otra operación Grecia-Egeo-Creta desde Tocra, con el Plt Off Ron Watson, nuevamente en el MM348. En una larga pasada fotográfica en curva sobre la ciudad, el puerto y las instalaciones ferroviarias de Salónica recibimos unas 100 ráfagas, y nuevamente yo me coloqué boca abajo en el morro dando instrucciones y haciendo funcionar las cámaras. Al aterrizar de vuelta en Tocra descubrimos que habíamos recibido impactos de metralla en la zona delantera de las compuertas de la bodega de bombas en la panza, y ¡cerca de mí! Cuatro días después, en otra operación en Grecia y el Egeo con el MM330, volamos entre nubes compactas con rayos durante aproximadamente una hora y media hasta que, a 23.000 pies, Ron decidió que era una misión imposible y comenzó a perder la confianza en sus instrumentos".



Se puede ver al PR XVI NS705 en vuelo sobre Inglaterra, con la hélice derecha abanderada para favorecer a la cámara.



El PR 32 NS589 en Hatfield, en octubre de 1944, poco después de llegar al Sqn 540. Se terminaron cinco aviones como PR 32, todos ellos comenzados como PR XVI, adaptados con la cabina presurizada y con las puntas de las alas alargadas y aligeradas de forma especial. El primero voló en agosto de 1944. El NS589 fue el primer PR 32 que se utilizó operativamente el 5 de diciembre de 1944 cuando el Wg Cdr A. H. W. *Freddie* Ball (DSO, DFC, posteriormente AM Sir Arthur) y el Flt Lt E. G. Leatham (DFC) fotografiaron Darmstadt y Mannheim; durante esta salida fueron interceptados por dos cazas de la Luftwaffe. En sus 14 operaciones, el NS589 fue utilizado exclusivamente para fotografiar la red ferroviaria alemana y el 14 de marzo de 1945 volvió con fotografías que demostraron que 91 metros del viaducto de Bielefeld se habían derrumbado por culpa del "efecto terremoto" de las bombas "Tallboy" y "Grand Slam" de 10.000 kg lanzadas por el Sqn 617.

"Se lanzó en picado inmediatamente y por fin salimos de la nube a unos 1.000 pies por encima del Canal de Corinto. Nos mantuvimos casi al nivel del mar de vuelta a través del Mediterráneo hacia Tocra. Creo que tuvimos muchísima suerte".

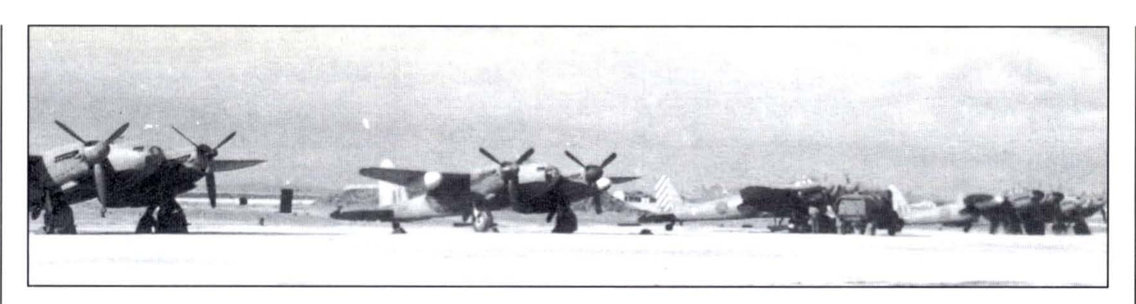
"El 29 de octubre salimos de nuevo con el MM330 desde Tocra hacia Grecia-Salónica-Creta, pero tuvimos que abandonar cuando al sur de Atenas Ron tuvo que desconectar el motor derecho después de que no pudiera controlar las revoluciones. Realizamos un aterrizaje de emergencia en Hassani (Atenas), donde el personal de tierra descubrió que se había soltado una tuerca de la unidad de conmutación de circuitos. Después de una estupenda noche en Atenas (los griegos nos trataron como si fuéramos dioses descendidos del Monte Olimpo), volvimos a Tocra el 30 de octubre, y el 1 de noviembre, nuevamente con el MM330, salimos en la operación que habíamos abandonado".

"Sin embargo, sólo llegamos hasta Creta, donde tuvimos que desconectar nuevamente el motor derecho. Procedimos con el IFF y realizamos un aterrizaje de emergencia seguro en Tocra. Todo fue bien el 22 de noviembre, con el MM297, hasta Rodas-Dodecaneso-Melos-Creta, pero atrajimos 50 precisas ráfagas de la artillería antiaérea en una pasada sobre la bahía de Suda. Septiembre, octubre y noviembre de 1944 fueron un periodo bastante excitante para Ron y para mí mismo".

Mientras tanto, en el Reino Unido las primeras unidades de la producción de los PR XVI fueron enviadas urgentemente al Sqn 140, 2ª Fuerza Aérea Táctica (TAF), en Hartford Bridge, donde complementaron a los PR IX en las funciones de reconocimiento y cartografía, como parte de la activación del Día D. El Sqn 544 comenzó a recibir los PR XVI en marzo de 1944, mientras que el 540 tuvo que esperar hasta julio.

La 2ª Fuerza Aérea Táctica decidió que en lugar de que todas sus unidades de caza realizaran el reconocimiento táctico, sus tres Alas de reconocimiento deberían contener todas ellas una unidad de PR. Por lo tanto, la Escuadrilla B del Sqn 4 del Ala 35 (Grupo 84) y la Escuadrilla A del Sqn 400 (RCAF) del Ala 39 (Grupo 83) recibieron PR XVI para estas funciones. A finales de mayo de 1944 estas dos escuadrillas volvieron a los Spitfire IX, pero el Sqn 140, que operaba dentro del Ala 34 de PR (Cuartel General) mantuvo todos sus PR XVI, a los que habían equipado con los sistemas de navegación *Gee* y *Rebecca*, de forma que pudieran realizar operaciones de fotografía nocturna sin visibilidad de gran alcance, primero desde Norholt y posteriormente desde el continente. El Flg Off Arthur T. Kirk, un piloto del Sqn 140, lo recuerda así:

"A finales de julio de 1944 el Sgt Mike Pedder, mi navegante, y yo salimos en nuestro primer viaje hacia Francia. Nuestro blanco era una fran-



Inicialmente, se enviaron nueve PR XVI al Sqn 680 en Matariya, El Cairo, a comienzos de 1944. La unidad realizó su primera salida con los Mosquito PR el 7 de mayo de 1944.

ja de campo entre Grand Courronne y Hautot. Mike se puso un tanto alterado y no dejaba de mirar hacia atrás. Yo le dije, 'Mira Mike, he estado en los cazas nocturnos y no es bueno que mires hacia atrás. Si hay algo en nuestra retaguardia lo sabremos bastante pronto'. Funcionó y nos pusimos a trabajar. En nuestra segunda operación fotografiamos la carretera entre Thury-Harcourt y Caen ya que nuestras fuerzas se habían quedado atascadas y necesitaban información sobre las fuerzas adversarias".

"El tercer viaje fue hacia la zona de Falaise, que pronto iba a ser el escenario de una sangrienta carnicería ya que los Typhoon con proyectiles y otros cazabombarderos localizaron y masacraron a los blindados alemanes. Cuando volvimos, descubrimos que nuestras cámaras sólo habían obtenido tres fotografías en lugar de la docena que se esperaba en cada cámara. Parecía que, de alguna forma, esto nos había ocurrido en todas nuestras salidas hasta entonces y que teníamos mal la secuencia de programación de las cámaras. Después de un ajuste lo hicimos mucho mejor".

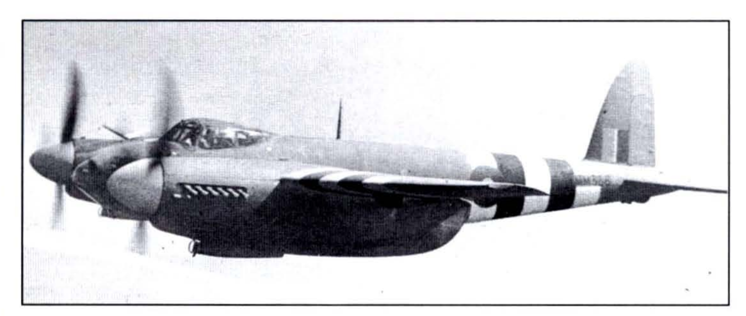
En agosto de 1944, 67 de las salidas cartográficas de largo alcance del Sqn 140 fueron por la noche. Arthur Kirk de nuevo:

"Realizamos tres operaciones nocturnas, dos de ellas a lo largo del río Orne y la otra desde Barentin hasta Pavilly, desde donde vimos Ruán bajo el fuego de los proyectiles. Mike navegaba utilizando el sistema de navegación *Gee*, algunas veces el *Rebecca* e incluso el *Oboe*. Llevábamos 12 iluminadores en la panza del Mossie (apelativo de Mosquito), y cuando los conectábamos se encendían a la altura del equipo, haciendo funcionar los obturadores de las cámaras mediante células fotoeléctricas. En una buena operación conseguimos 24 imágenes de tropas, camiones, trenes y columnas de blindados. Algunas veces nos enviaban a fotografiar pasos de ríos presuntamente utilizados por la Wehrmacht; fotografiábamos cualquier cosa que el Ejército quisiera conocer sobre los movimientos en la zona o que se considerara importante para la estrategia global. Diseñábamos nuestro rumbo para entrar en Francia sin ser detectados, si era posible, siendo Fecamp en la costa nuestro punto preferido. Los "locales" de allí no parecían ser muy antipáticos".

"Ocasionalmente sufríamos interferencias o fallos de funcionamiento a bordo y teníamos que confiar en técnicas más básicas: la lectura de mapas o el cálculo a la estima, si las

Les Deadfield, un miembro del personal de tierra del Sqn 60 de la SAAF posa delante del Bancvirnles en San Severo, Italia, en 1944.





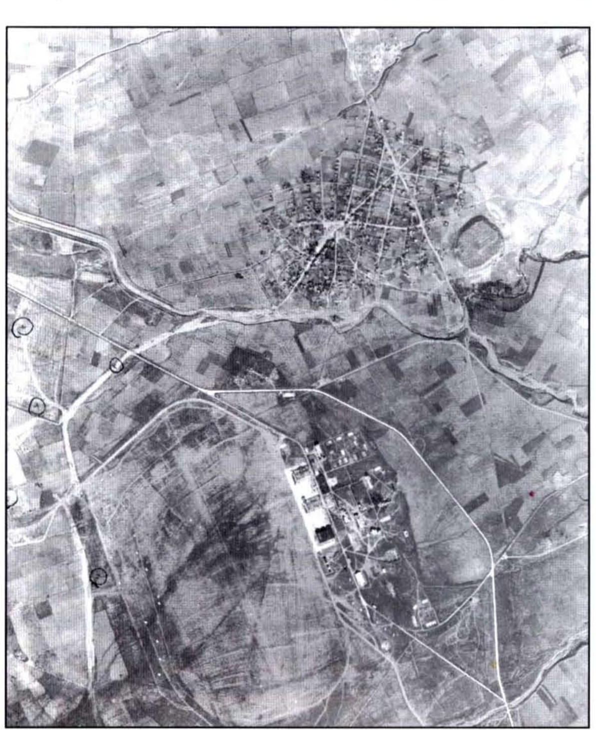
El PR XVI MM386 del Sqn 60 de la SAAF.

condiciones lo permitían. No éramos los únicos aviones que poblaban los cielos nocturnos y algunas veces veíamos al Mando de Bombarderos soltando sus letales cargamentos y desde el blanco las consecuencias, salpicaduras de color rojo, verde o amarillo que inundaban los puntos alcanzados, seguidas de bombas que explotaban, la artillería antiaérea y los reflectores rastreando hasta que iluminaban a uno o más de los bombarderos como mariposas dentro del resplandor de una vela. En una o dos ocasiones vimos cómo los atacaban a todos sin excepción, incendiándose entre destellos, ráfagas de proyectiles trazadores y nubes de humo. Nosotros siempre buscábamos los paracaídas con la esperanza de que todos salieran. Mientras estuve con la unidad no perdimos ninguna tripulación, ni resultó nadie herido, en el reconocimiento nocturno, aunque algunos aviones sí que sufrieron daños por culpa de la artillería antiaérea. El Mosquito era un pájaro escurridizo, todavía más por la noche".

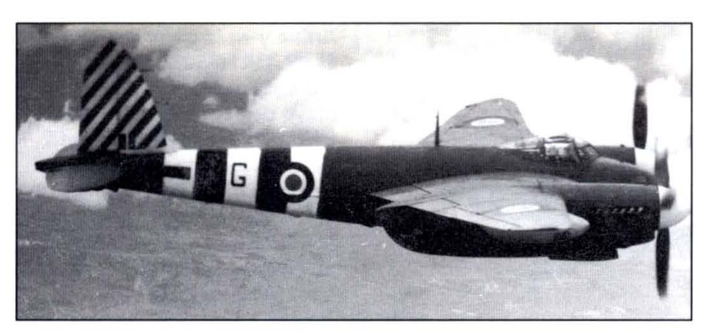
El Sqn 140 proporcionó la cobertura fotográfica durante todo el invierno de 1944-1945, trasladándose a Francia en septiembre para mantenerse en contacto con la acción. En enero de 1945 el Flt Lt Kirk recibió un nuevo navegante, el Flt Lt Anthony Guy Humphryes, que era el jefe de navegantes de la unidad. Kirk lo recuerda así:

"Realizamos 17 operaciones juntos. Nuestra mejor acción conjunta fue en la noche del 24 de febrero cuando nos enviaron a fotografiar los apartaderos de trenes en München Gladbach. Nos aproximamos al blanco en tres ocasiones. En cada ocasión, justo cuando estábamos a punto de lanzar nuestros iluminadores, la gente de allí se mostraba decididamente hostil. Cientos de pequeñas bolas rojas ascendían hacia nosotros, arrancando aparentemente despacio para luego, según se aproximaban, pasar silbando muy rápido. No creo que sacáramos buenas imágenes mientras ocurría todo esto. Tuvimos un momento de consultas para ver cómo nos enfrentábamos mejor a la situación".

Una pista de aterrizaje en Grecia, fotografiada el 13 de octubre de 1944 por Ron Watson y *Kev* Kevan del Sqn 680. Los aviones de transporte Ju 52 fueron marcados por la Unidad de Interpretación Fotográfica.



"Yo decidí hacer la pasada al revés. Le pedí a Tony que nos condujera hasta el extremo más alejado de la pasada y que me diera un rumbo inverso de vuelo. Él puso su destreza a trabajar y en el momento correcto viramos sobre el blanco, enderezamos y pasamos a toda velocidad sobre la zona de clasificación de trenes. Los fogonazos salieron hacia abajo uno tras otro, estallando como rayos de luz veraniega. No nos preocupamos de los artilleros que disparaban contra nuestra cola cuando nos alejamos, quizá aquellos fogonazos con una potencia de un millón de luces les molestaron un poco. A la mañana siguiente, las fotografías agradaron enormemente a los responsables de la interpretación, al igual que a Tony y a mí. Aquella noche,



El PR XV1 NS644/G del Sqn 680 en vuelo.

junto con el resto de nuestras acciones, nos ganamos una DFC cada uno".

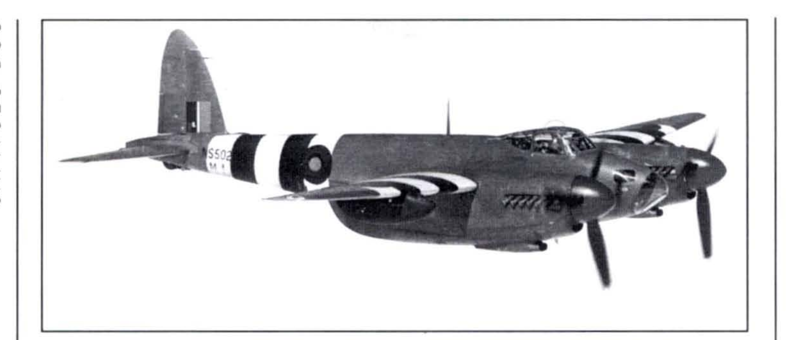
Mientras tanto, justo desde antes del Día D, el Sqn 544 había realizado salidas diurnas especiales sobre los ferrocarriles hacia Francia en un intento de detectar lo antes posible cualquier movimiento de los Panzer hacia la cabeza de playa de Normandía. Si se observaba cualquier movimiento, la tripulación tenía que aterrizar en Farnborough para dar un informe verbal al Cuartel General de la Fuerza Aérea en el sur de Inglaterra, que activaría inmediatamente el bombardeo de interdicción por medio de los bombarderos medios de la 2ª Fuerza Aérea Táctica. El 3 de junio de 1944, el Flt Lt Alan *Joe* Morgan y el Sgt Frank *Ginger* Baylis realizaron el primer "reconocimiento de ferrocarriles" del Sqn 544 para cubrir las líneas entre Mont de Marsan y Burdeos. Baylis lo recuerda así:

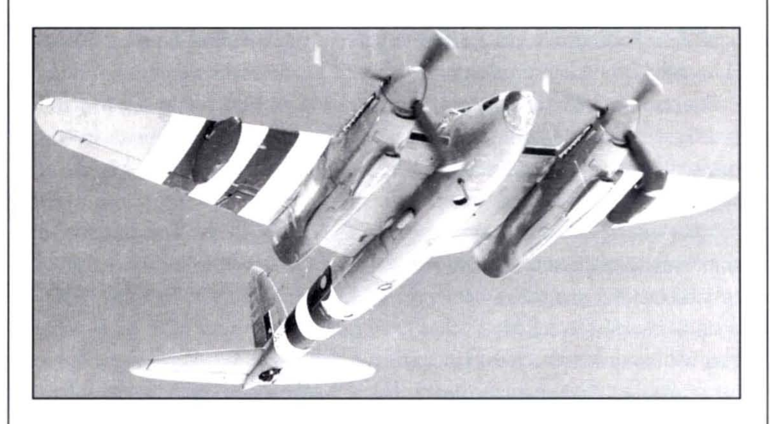
"Pasamos aproximadamente una hora en la zona, lo que hizo que Joe se sintiera bastante incómodo, ya que la última vez que voló sobre Merignac en 1941 recibió una paliza de la precisa artillería antiaérea. Nuestro "reconocimiento de ferrocarriles" más memorable tuvo lugar el 6 de agosto. Nos habían ordenado que siguiéramos el ferrocarril desde el sur de París hasta Lyon, subiendo posteriormente hacia Belfort. Mientras volábamos lentamente hacia Lyon vimos una enorme nube de humo que ascendía hasta los 20.000 pies desde los depósitos de combustible al sur de la ciudad. Incluso podíamos ver las llamas desde nuestra altura de 28.000 pies".

"Conjeturando que aquello 'debía de ser un ataque de los bombarderos pesados de la 15ª Fuerza Aérea desde Italia' (no hubo ningún tipo de información al respecto en la reunión operativa previa), tomamos un atajo hacia la línea ferroviaria que conducía al noreste, hacia Belfort. Cuando Joe realizó un viraje bastante cerrado, yo tomé una instantánea del fuego y del humo que ascendía. Nos colocamos sobre el ferrocarril y Joe me pidió que echáramos un último vistazo alrededor. Buen trabajo. Vi a 12 cazas en tres grupos de cuatro, evidentemente en una persecución en marcha. A mi aviso, Joe empujó a fondo el mando de gases y conseguimos evitarlos, ayudados por algunas nubes tormentosas dentro de las que jugamos al *escondite* durante unos diez minutos más o menos".

El 27 de agosto de 1944 el CO del Sqn 540, Wg Cdr J. R. H. Merrifield (DSO, DFC), realizó uno de los vuelos de PR más largos con un PR XVI. Tras despegar de Benson a las 06:00 horas, fotografió Gydnia, Danzig, Königsberg y Bromberg, en Polonia, Gleiwitz en el sur de Alemania y las instalaciones petrolíferas de Bleckhammer, Bratislava y Zarsa, en la costa dálmata, antes de aterrizar en San Severo, Italia, a las 12:10 horas. Después de repostar combustible, el Mosquito despegó nuevamente a las 15:00 horas para realizar el viaje de vuelta hacia Benson, donde aterrizó a las 19:00 horas tras haber fotografiado Pola, Trieste, Millstadt, en el Tirol, y Le Havre en el trayecto de regreso.

Mientras tanto, no se desecharon las operaciones de PR en el norte de Noruega (especialmente las relacionadas con el mantenimiento de la observación sobre el *Tirpitz*) ya que el destacamento del Sqn 544 de Leuchars se mantuvo constantemente ocupado. En marzo de 1944 el *Tirpitz* salió de





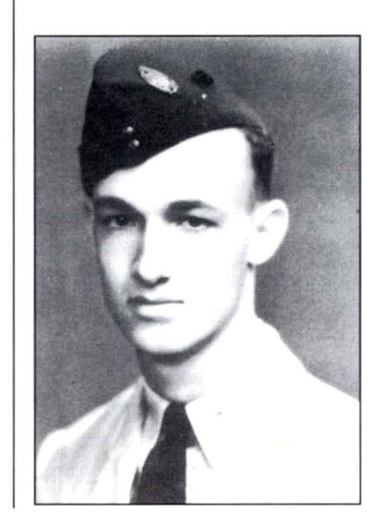
Arriba y en la parte superior El PR XVI NS502/M fue entregado al Sqn 544 el 23 de mayo de 1944 y operó sobre Europa hasta el 21 de febrero de 1945, cuando se estrelló. Después de su reparación, este avión prestó sus servicios en la Marina Real en la Base Aérea de Fleetlands desde el 7 de noviembre de 1947.

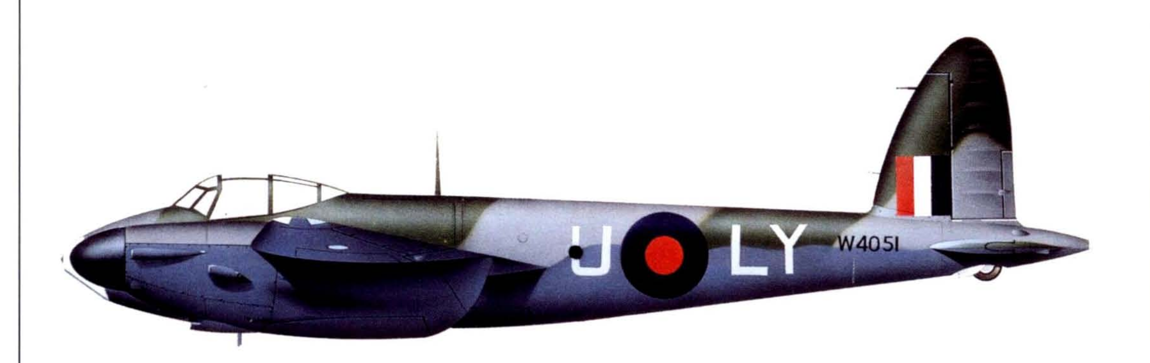
su fondeadero en el fiordo de Alten y posteriormente aquel mes fue localizado en el fiordo de Kaa por un Spitfire de la PRU del Sqn 542 que operaba desde Rusia. El 3 de abril el buque resultó dañado en un ataque de la aviación de la Marina Real desde el *Victorious* y el *Furious*, pero hasta qué punto nadie lo sabía. El Flt Sgt Eric Hill, un navegante del Sqn 544, lo recuerda así:

"La misión operativa consistía en llevar a cabo un PR y visual de la costa occidental de Noruega, volando tan hasta el norte como lo permitiera el combustible, y ciertamente más allá de las Islas Lofoten, prestando atención a cualquier posible fiordo que proporcionara un fondeadero adecuado para el *Tirpitz*. Debido a un poco frecuente vacío en la inteligencia, había una gran incertidumbre en cuanto a su localización y su nivel de preparación para la acción; siempre era una potencial amenaza para el tráfico marítimo del Atlántico y para los convoyes con destino a Murmansk".

El 9 de julio de 1944, Eric Hill y su piloto, el Flt Lt Frank L. Dodd (con el PR XVI NS504), realizaron una búsqueda del escurridizo acorazado de 45.000 toneladas desde alturas que fueron desde los 6.000 hasta los 24.000 pies sobre los pasillos noruegos de tráfico marítimo desde Stetlandet hasta las Islas Lofoten, incluido Narvik. El NS504 fue alcanzado por la artillería antiaérea en el ala derecha mientras fotografiaba Bodø a 15.000 pies. No obstante, se obtuvo valiosa información a partir de los negativos de esta salida, en la que el Mosquito estuvo durante 7 horas y 44 minutos en el aire hasta que aterrizó de vuelta en Leuchars con menos de cuarenta y cinco litros de combustible sobrante.

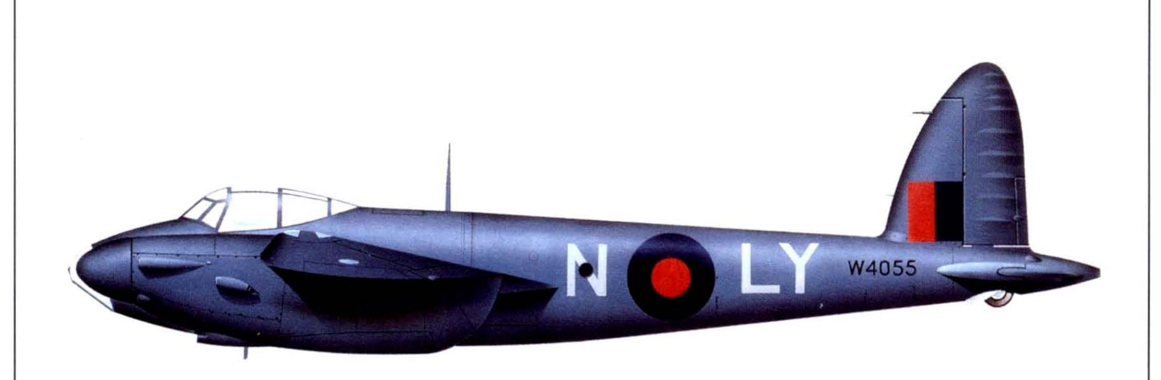
El 12 de julio Dodd y Hill volaron hasta Sumburgh con el NS504 para llenar totalmente sus depósitos para otra salida en búsqueda del *Tirpitz*. Hill lo recuerda así:





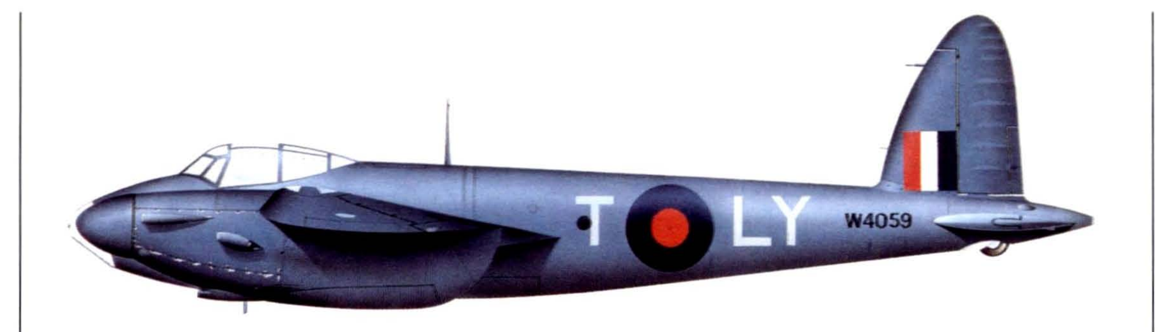
PR I W4051 de la PRU 1, RAF Benson, agosto de 1943

El prototipo W4051 del PR I fue el primer Mosquito que tuvo a su cargo la RAF y fue uno de los cuatro transferidos para operar en Wick, en Escocia, desde doñde realizó salidas sobre Noruega. El 20 de febrero de 1942 el W4051 voló hasta la frontera francoespañola y sobre las zonas de clasificación de trenes y los campos de aviación de Toulouse, en el sur de Francia. También fotografió la costa francesa antes del ataque de las unidades de operaciones especiales contra St. Nazaire.



PR I W4055/LY-N *Benedictine* de la PRU 1, pilotado por el Sqn Ldr Rupert Clerk y el Sgt Sowerbutts, RAF Benson, 17 de septiembre de 1941

El 17 de septiembre de 1941 el Sqn Ldr Rupert Clerk y el Sgt Sowerbutts realizaron la primera salida con éxito de los PR I cuando despegaron con el W4055 para una salida diurna de PR de Brest, La Pallice y Burdeos. El W4055 fue uno de los cuatro aviones transferidos a Escocia para las salidas sobre Noruega, pero no consiguió regresar el 4 de diciembre de 1941 con el Sqn Ldr Alastair L. *Ice* Taylor (DFC) y su navegante, Sgt Sidney E. Horsfall, a bordo mientras cubrían Trondheim y Bergen.



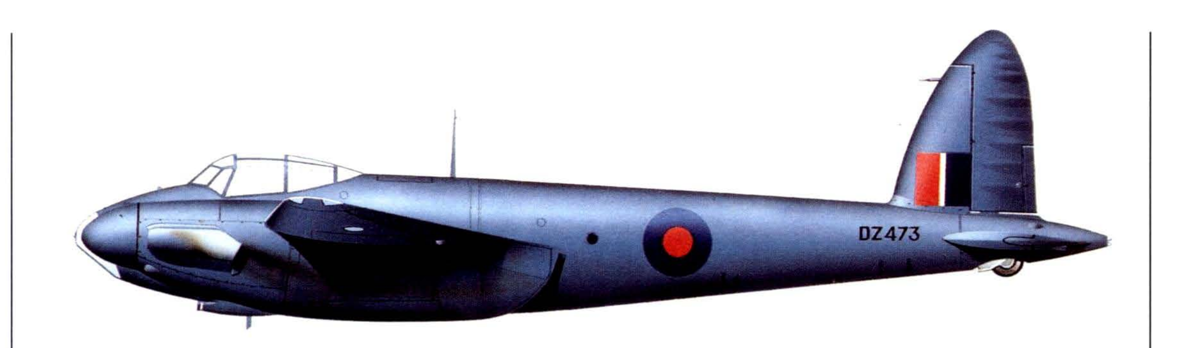
PR I W4059/LY-T de la PRU 1, pilotado por el Flg Off Victor Ricketts y el Sgt Boris Lujmanoff, RAF Benson, 24 de abril de 1942

El W4059 fue uno de los cuatro PR modificados con mayor capacidad de combustible para las operaciones a larga distancia y fue trasladado para operar desde Wick en las salidas sobre Noruega. El 2 de marzo de 1942, el W4059 fotografió el *Gneisenau* y el 24 de abril el Flg Off Victor Ricketts y el Sgt Boris Lujmanoff utilizaron el W4059 para tomar fotografías del ataque diurno de los Lancaster contra las instalaciones de MAN en Augsburgo. El 26 de enero de 1943 el Flt Lt Bill White (RCAF) y Ron Prescott utilizaron el W4059 para buscar en vano el *Scharnhorst* desde el fiordo de Sogne hasta Stavanger.



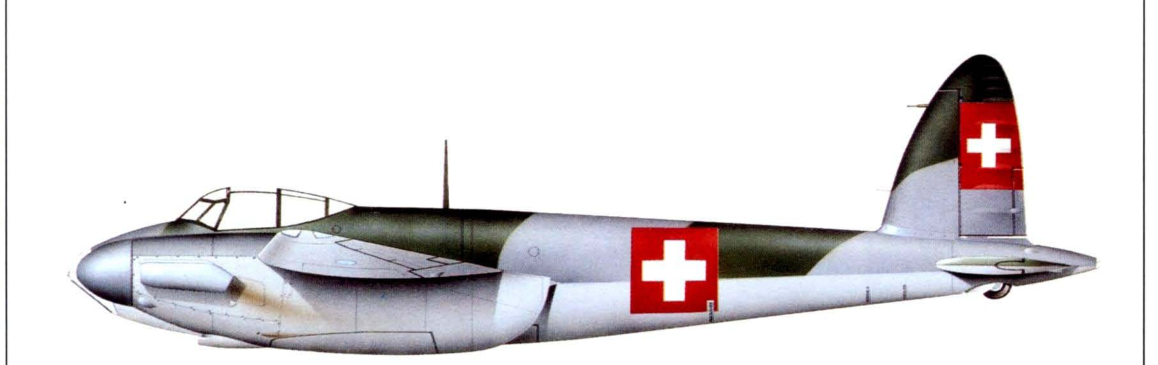
PR IV DZ411/G-AGFV utilizado por el Mando de Bombarderos desde diciembre de 1942 hasta el 5 de enero de 1945

El 15 de diciembre de 1942 el DZ411, registrado G-AGFV, se convirtió en el primer Mosquito que utilizó el Mando de Bombarderos. El 23 de abril de 1943 aterrizó en Barkaby, Suecia, con problemas hidráulicos provocados por la acción del enemigo y fue devuelto al servicio el 10 de diciembre de 1943.



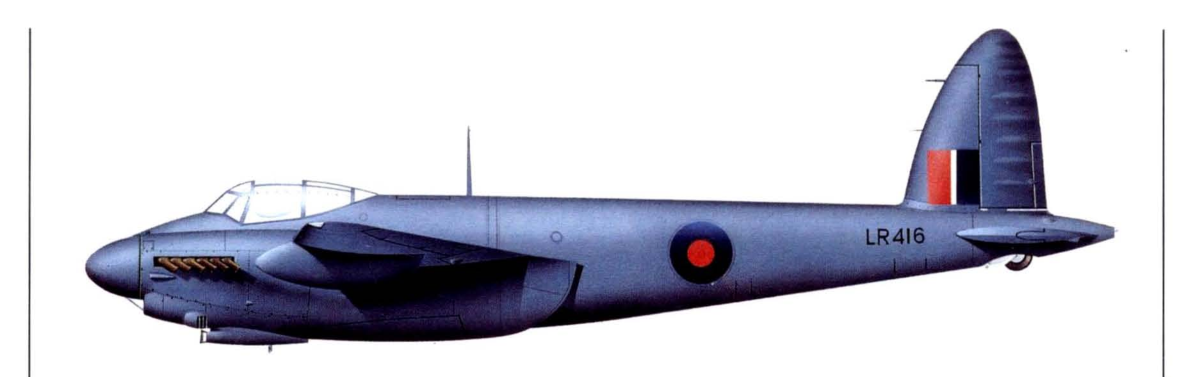
PR IV DZ473 del Sqn 540, pilotado por el Flt Lt Bill White (RCAF) y el Flt Lt Ron Prescott, RAF Benson, 22 de abril de 1943

El DZ473 (un B IV Serie II transformado en un PR IV) fue utilizado por el Flt Lt Bill White (RCAF) y el Flt Lt Ron Prescott en su 22ª salida, realizada el 22 de abril de 1943, para fotografiar el ferrocarril de Stettin. Dejaron sus cámaras funcionando mientras volaban por la costa de Alemania y cuando se reveló la película se descubrió que contenía imágenes de Peenemünde. El 12 de junio una salida del Flt Lt Reggie A. Lenton con el DZ473 proporcionó la primera prueba definitiva de que los objetivos anteriormente no identificados, observados en la base, eran de hecho proyectiles V2.



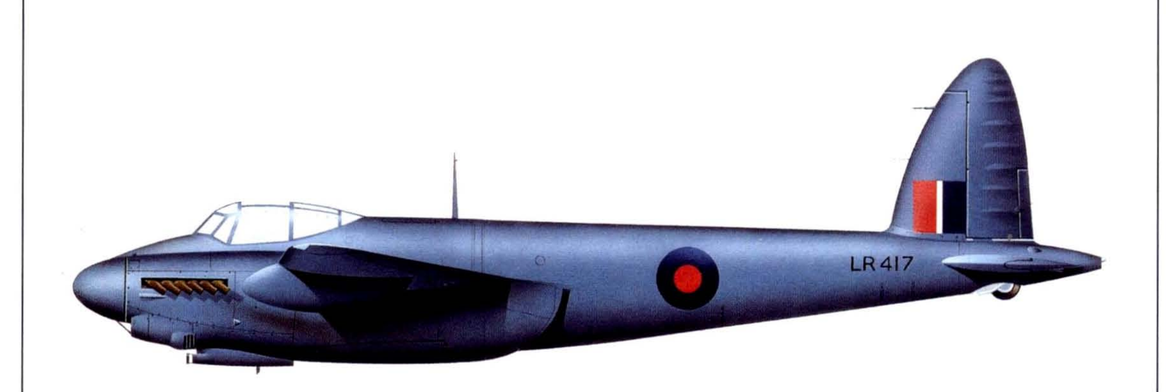
PR IV DK310/E-42, anteriormente de la PRU 1, pilotado por el Flt Lt Gerry R. Wooll (RCAF) y el Sgt John Fielden, RAF Benson, 24 de agosto de 1942

El Flt Lt Gerry R. Wooll (RCAF) y el Sgt John Fielden de la PRU 1 utilizaron el PR IV DK310 el 24 de agosto de 1942 para cubrir Italia y obtener fotografías de Venecia, que eran necesarias para confirmar un informe de que los buques de guerra italianos se estaban haciendo a la mar. El DK310 llegó sin incidentes hasta Venecia, pero cuando el motor derecho se paró, Wooll se vio obligado a dirigirse a Suiza, donde realizó un aterrizaje forzoso en el campo de aviación de Berna-Belp. La tripulación fue internada durante cuatro meses antes de ser repatriada mediante un acuerdo de intercambio que permitió a dos pilotos de un Bf 109 internados salir hacia Alemania. El DK310 fue retenido por la fuerza aérea suiza y fue oficialmente vendido a los suizos por el gobierno británico el 3 de julio de 1944.



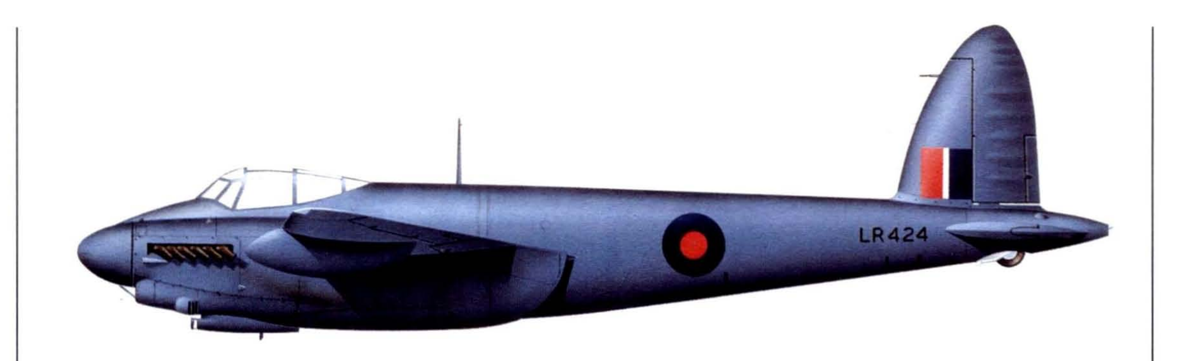
PR IX LR416 del Sqn 540, pilotado por el jefe del escuadrón, Wg Cdr Lord Malcolm-Hamilton (OBE), 11 de agosto de 1943

El PR IX LR416 salió en su primera operación el 10 de agosto hacia el norte de Italia, aunque la misión fue abandonada. Al día siguiente, el Wg Cdr Lord Malcolm Douglas-Hamilton (OBE = Orden del Imperio Británico), el CO de la unidad, utilizó el LR416 para fotografiar Friedrickshafen antes de aterrizar en La Marse, Italia. Realizó el vuelo el 15 de agosto. Este avión realizó diez salidas en 1943 y el 25 de marzo de 1944 tomó fotografías de la *Línea Sigfrido*.



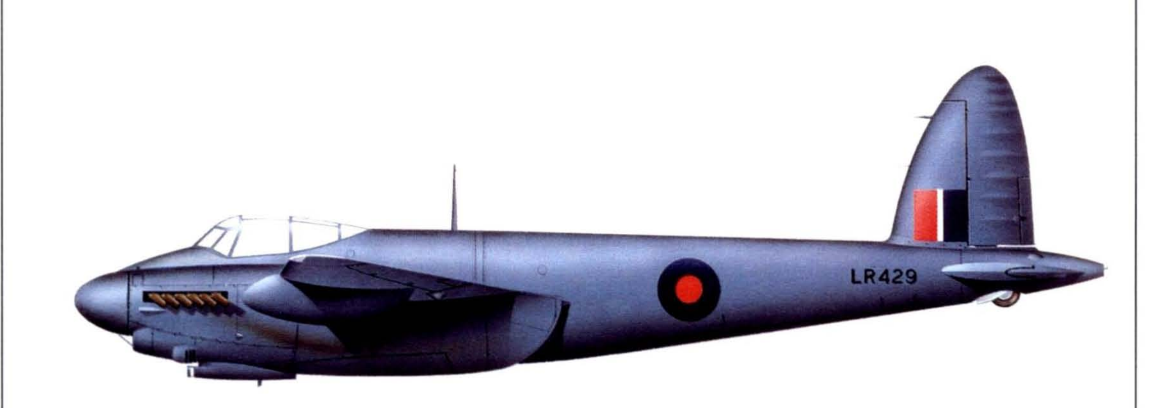
PR XI LR417 del Sqn 544, pilotado por el jefe del escuadrón, Sqn Ldr J. R. H. Merrifield (DFC) y el Flg Off W. N. Whalley, RAF Benson, 4 de octubre de 1943

El PR IX LR417 realizó su primera operación dentro del Sqn 544 el 4 de octubre de 1943, cuando el Sqn Ldr J. R. H. Merrifield (DFC) y el Flg Off W. N. Whalley volaron hasta Berlín. El 6 de octubre, el LR417 fue interceptado sobre Utrecht, pero consiguió distanciarse de sus perseguidores. El 12 de octubre de 1943, el Sqn Ldr Merrifield pilotó el LR417 hasta Trier, Regensburg, Linz, Viena, Budapest y, de vuelta por Viena, Sarbonon, Bucarest, Foggia y hasta Catalania, donde se quedó sin combustible cuando rodaba por la pista.



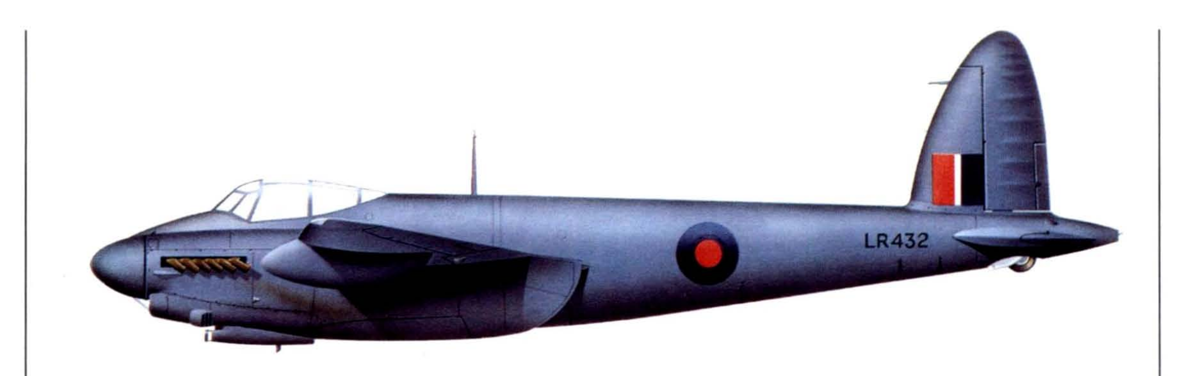
PR IX LR424 del Sqn 540, pilotado por el Plt Off R. A. Hosking, RAF Benson, 28 de octubre de 1942

El Plt Off R. A. Hosking utilizó el LR424 para fotografiar la posición de lanzamiento de las bombas voladoras V1 en Bois Carrq, dieciséis kilómetros al noreste de Abbeville, el 28 de octubre de 1942. Ésta fue la primera posición de las V1 que se analizó con fotografías. El Sqn Ldr J. R. H. Merrifield (DFC) intentó fotografiar Berlín con este avión el 25 de septiembre de 1943, pero se vio obligado a suspender la misión ya que la capital alemana estaba cubierta por una espesa capa de nubes. Él se dio cuenta de las estelas de vapor que ascendían desde Peenemünde, y en las salidas posteriores hacia Berlín que se realizaron en diciembre, las fotografías del LR424 revelaron los avances en Peenemünde. Posteriormente, este avión no conseguiría regresar de una salida de PR a Friedrichshafen el 10 de abril de 1944.



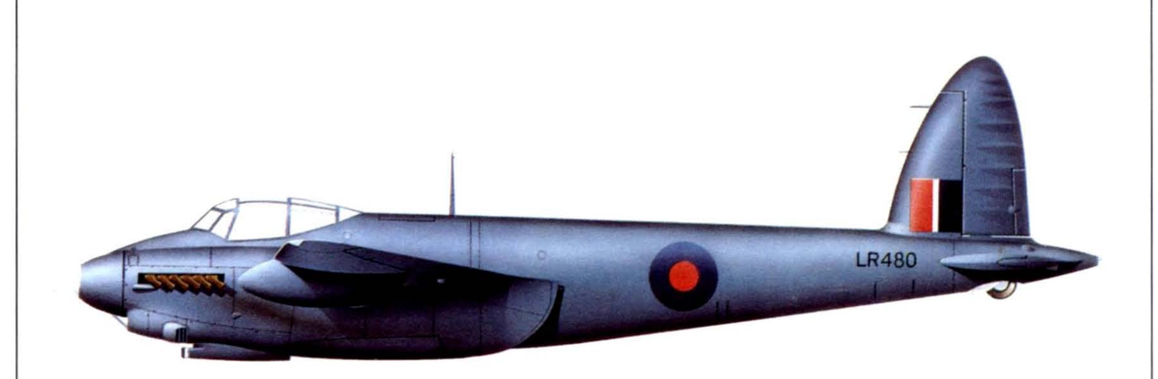
PR IX LR429 del Sqn 540, pilotado por el Flt Lt Ken W. Osk Watson, RAAF, y el Flg Off Ken H. Pickup, RAFVR, RAF Benson, 4 de septiembre de 1944

El 4 de septiembre de 1944 Pickup estaba en el morro a 29.000 pies, preparando la película para grabar las líneas ferroviarias entre Nürnburg y Múnich, cuando localizó un caza a reacción He 280 que se aproximaba desde la derecha. Watson realizó una acción evasiva de forma instantánea. El avión enemigo desapareció del campo de visión, pero su lugar lo ocuparon dos Me 262. Los cazas a reacción atacaron y durante 15 minutos el LR429 los evitó. Al descender en picado hasta los cero pies, Watson tocó la punta de un pino bávaro lo cual hizo añicos el plexiglás, llenó la cabina de puntas de pino y dejó entrar una bocanada de frío congelante. La tripulación avanzó hacia el Paso de Brenner hacia San Severo, Italia, donde el LR429 aterrizó y ellos salieron cubiertos de puntas de pino con aspecto de "erizos azules". Después de las reparaciones, el LR429 volvió a Benson, pero el tren de aterrizaje izquierdo se averió al retraerlo y a Watson no le quedó otra opción que realizar un aterrizaje forzoso con el avión. La tripulación sobrevivió indemne, pero el LR429 tuvo que ser retirado del servicio.



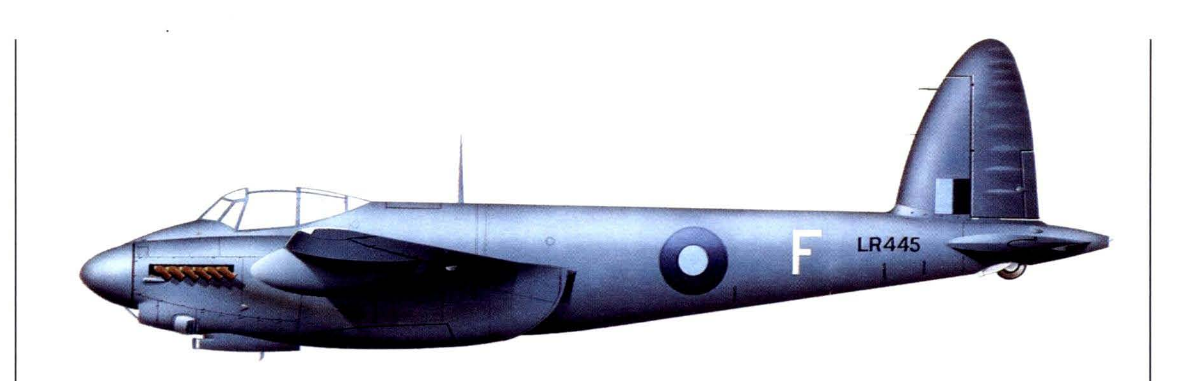
PR IX LR432 del Sqn 544, pilotado por el Flt Lt J. C. Webb y el Plt Off C. D. Smith, RAF Benson, 29 de noviembre de 1944

El 17 de septiembre de 1943 el Sqn Ldr John Merrifield pilotó el LR432 hasta Poznan. Intentó repetir este vuelo al día siguiente, pero chocó contra una bandada de pájaros y tuvo que regresar. El 21 de octubre el Wg Cdr Lord Malcolm Douglas-Hamilton voló hasta Lyon y fotografió parte de los Pirineos. El LR432 realizó un vuelo de 5 horas y 20 minutos hasta Besançon y Nancy el 29 de diciembre. El 21 de agosto de 1944, el Wg Cdr D. W. Steventon (DSO, DFC), CO de la unidad, pilotó el LR432 en una salida a baja cota hasta la base de RDF (Radiogoniometría) de Ijmuiden. El 6 de octubre de 1944 un caza persiguió a este Mosquito sobre Utrecht y Lingen. El Flt Lt J. C. Webb y el Plt Off C. D. Smith pilotaron el LR432 en su 43ª y última operación a Hemmingstadt y Heligoland el 29 de noviembre de 1944.



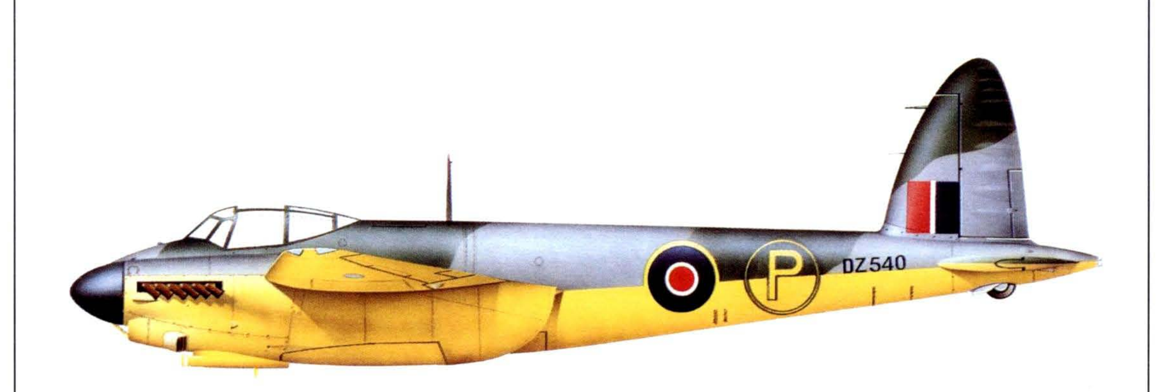
PR IX LR480 *Lovely Lady/Anne!* del Sqn 60, SAAF, pilotado por el Col Owen Glynn Davies y Brig Hingeston, Italia, 14 de diciembre de 1944

El 8 de junio de 1944 el LR480 pasó a formar parte del 60 Sqn de la SAAF (Fuerza Aérea de Sudáfrica) en Foggia, donde realizó muchas salidas sobre los Balcanes y Austria. El 14 de diciembre de 1944 el Col Owen Glynn Davies, antiguo CO del Sqn 60, realizó un vuelo en el que intentó batir el récord desde El Cairo hasta Pretoria con el LR480, con Brig Hingeston como observador, pero el Mosquito resultó dañado cuando se salió al final de la pista de 2.000 pies en Que Que, Rodesia. El tren de aterrizaje y las hélices fueron sustituidas y el LR480 voló hasta Sudáfrica, donde fue posteriormente donado al Museo Nacional Sudafricano de Historia Militar en Saxonwold, Johannesburgo.



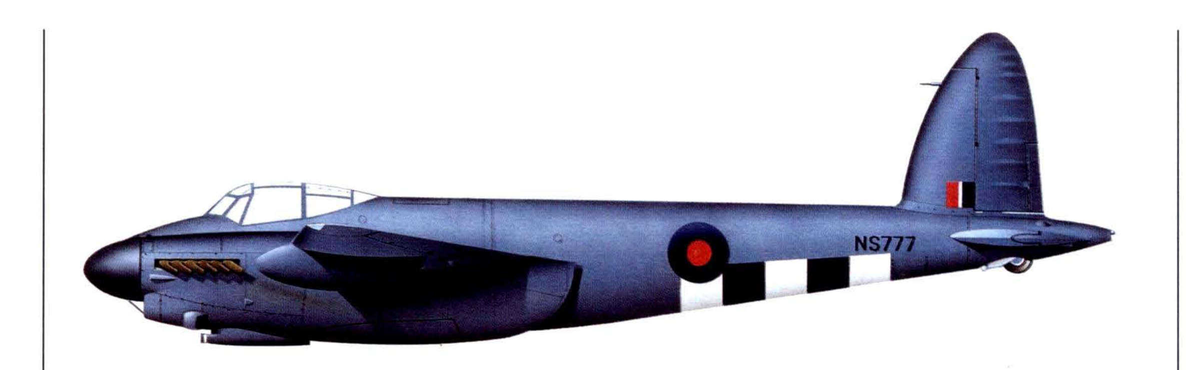
PR IX LR455/R del Sqn 684, pilotado por el Flt Lt K. J. *Kos* Newman y el Flt Sgt Ray Smith, India, 6 de mayo de 1944

El 10 de abril de 1944, el Wt Off J. A. Johnson y el Flt Sgt F. Wells del Sqn 684 llevaron a cabo el reconocimiento posterior del ferrocarril de Birmania con el LR445/F y trajeron de vuelta fotografías que revelaron que se habían destruido los dos tramos occidentales del puente en el ataque de bombardeo de dos días antes. El 6 de mayo de 1944 el Flt Lt K. J. *Kos* Newman y el Flt Sgt Ray Smith utilizaron el LR445 (por entonces con clave *R*) para fotografiar Nancowry Harbour, en Gran Nicobar, operando desde la pista de aterrizaje avanzada de Ramu. Este viaje de ida y vuelta de 3.610 kilómetros se situó en el límite del radio de acción del PR IX. Regresaron, pero durante los últimos diez minutos del vuelo los indicadores de combustible marcaron cero.



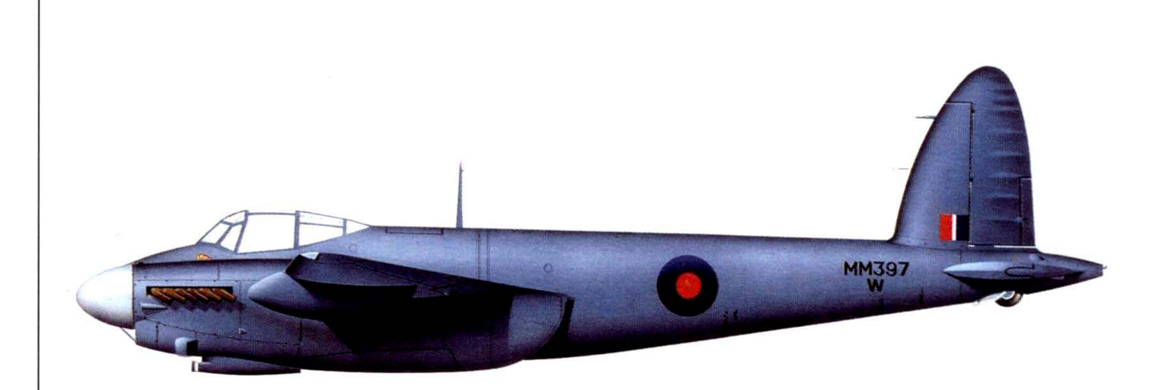
PR XVI prototipo DZ540 de la A&AEE, Farnborough, finales de agosto de 1943

El B IV Serie II DZ540 voló por vez primera en el verano de 1943 y fue enviado a la A&AEE (Centro Experimental de Aviones y Armamento) a finales de agosto para ser convertido en el prototipo PR XVI, con motores Merlin 72/73. En Farnborough fue utilizado en las pruebas de rendimiento, maniobrabilidad y presurización antes de volver a De Havilland, en Hatfield, en julio de 1944 para su revisión. El DZ540 fue retirado del servicio el 28 de julio de 1945.



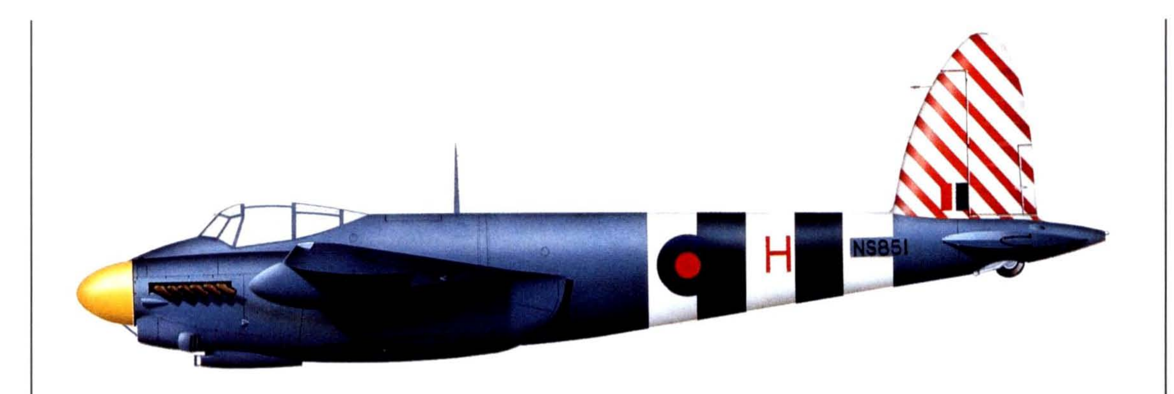
PR XVI NS777 del Sqn 140, 2ª Fuerza Aérea Táctica, pilotado por el Flt Lt Arthur T. Kirk y el Flt Lt A. G. *Tony* Humphryes, Melsbroek, 29 de diciembre de 1944

El Flt Lt Arthur T. Kirk y el Flt Lt *Tony* Humphryes pilotaron el PR XVI NS777 del Sqn 140, 2ª Fuerza Aérea Táctica, Melsbroek, el 29 de diciembre de 1944 en su primera operación juntos, una salida diurna hacia la zona de Gröningen y la frontera alemana, desviándose hacia B 80 Völkel cuando Bélgica quedó cubierta por la niebla. Finalizaron su periodo de servicio el 3 de marzo de 1945.



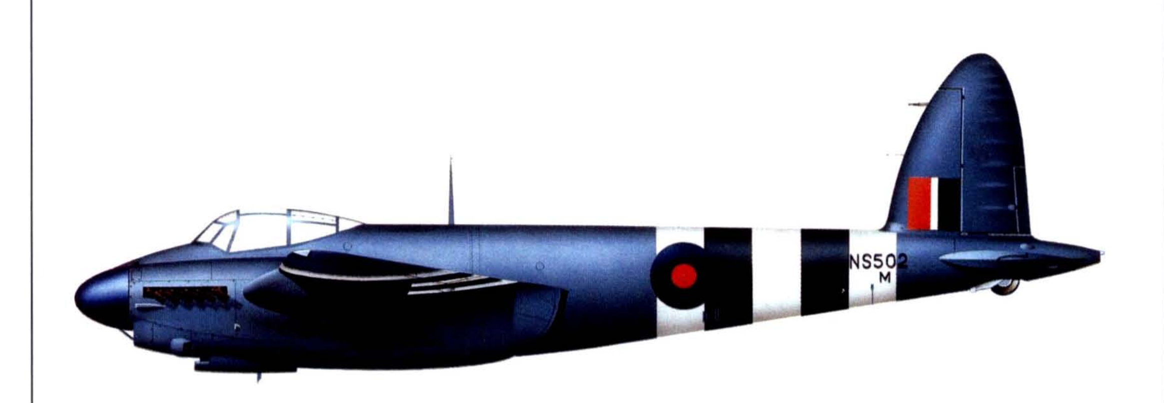
PR XVI MM397 del Sqn 540, pilotado por el Flt Lt George Watson y el Wt Off John McArthur, RAF Benson, septiembre de 1944

El Flt Lt (posteriormente Sqn Ldr) George Watson y el Wt Off John McArthur del Sqn 540 pilotaron el PR XVI MM397 en septiembre de 1944 hacia Yagdonik, en la URSS, para actuar como explorador climatológico y de reconocimiento para el ataque de los Lancaster del Grupo 5 contra el *Tirpitz*. La tripulación realizó un PR con éxito el 14 de septiembre y el día del ataque real (15 de septiembre) se provocaron daños considerables al acorazado, pero el humo y las nubes impidieron que se tomaran fotografías. El día 16 el MM397 fue agujereado en cinco sitios por la artillería antiaérea. Los dos hombres regresaron al Reino Unido donde recibieron ambos la DFC.



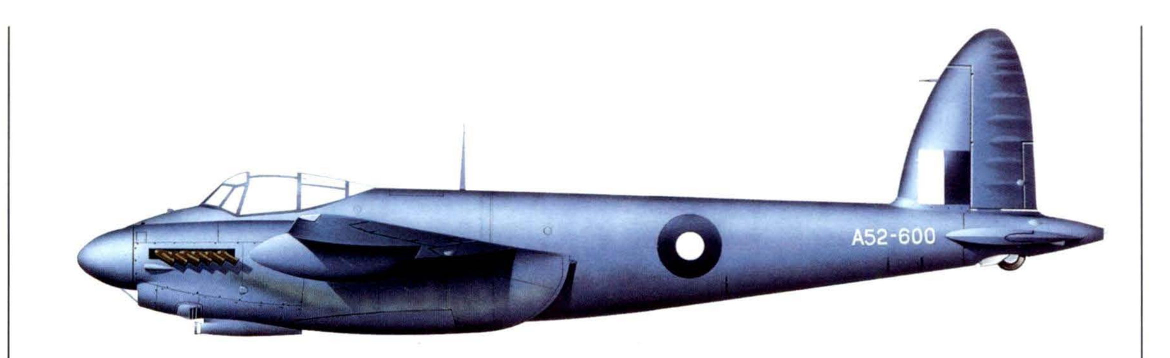
PR XVI NS851/H del Sqn 680, Italia, 1944

Las franjas del timón de este avión se colocaron para intentar evitar que los cazas de EE UU atacaran a los Mosquito PR después de que los primeros les hubieran identificado erróneamente como Me 210 y Me 410 de la Luftwaffe.



PR XVI NS502 del Sqn 544, RAF Benson, 23 de mayo de 1944

El PR XVI NS502 fue entregado al Sqn 544 el 23 de mayo de 1944 y operó sobre Europa hasta que sufrió un accidente en un aterrizaje el 21 de febrero de 1945. A continuación, pasó a Martin Hearn para las reparaciones y, en última instancia, fue transferido a la Marina Real en su base aérea de Fleetlands el 7 de noviembre de 1947.



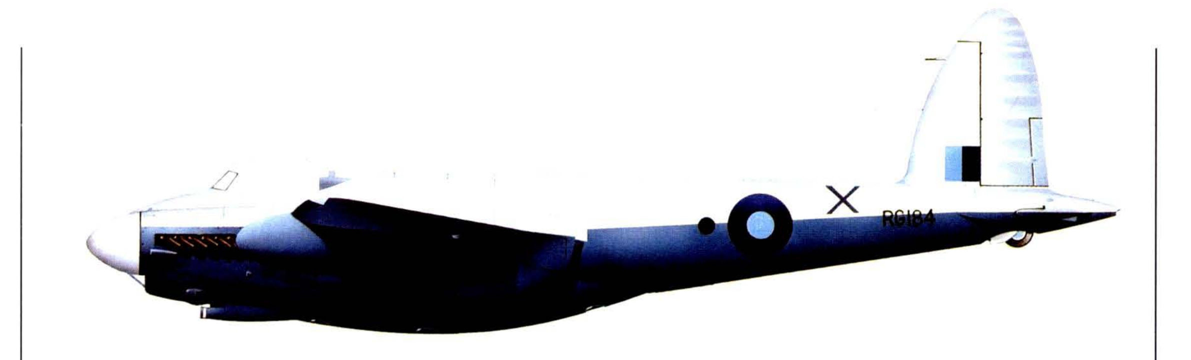
PR XVI A52-600 del Sqn 87(PR), RAAF, pilotado por el Plt Off Allan Davies y el Flg Off John Reynolds, pista aérea de Coomalee Creek, Territorio del Norte, 23 de marzo de 1945

El A52-600 fue uno de los 23 PR XVI fabricados en Hatfield para la RAAF. Fue enviado en barco hasta Australia y llegó en diciembre de 1944, siendo montado y comprobado en vuelo en el Depósito de Aviones nº 2, Richmond, Nueva Gales del Sur. Tras llegar volando a la pista de aterrizaje de Coomalee Creek, Territorio del Norte, se convirtió en uno de los 16 PR XVI que se asignaron finalmente al Sqn 87 (PR). Su primer vuelo operativo fue hasta Timor, el 23 de marzo de 1945, y el último el 11 de agosto hasta el campo de prisioneros de Kuching mientras se encontraba en el destacamento de la Isla de Labaun, Borneo.



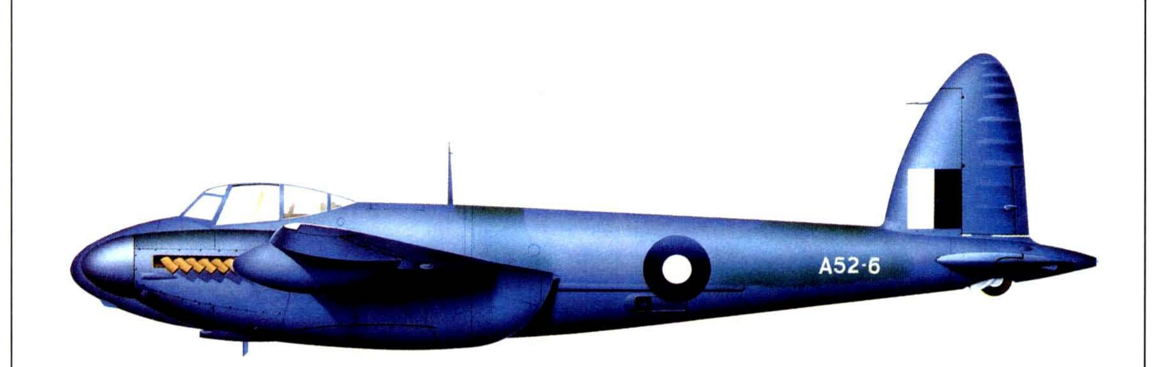
PR XVI MM387/U del Sqn 684, India, 1945

Los problemas de encolado y en la estructura del avión a finales de 1944 llevaron a una recomendación por parte de J. G. Fisher de ICI para que todos los Mosquito del sureste de Asia tuvieran un acabado completo en aluminio gris como medio para reducir la absorción de calor en las partes superiores de los aviones. Esta propuesta, apoyada por De Havilland, fue aceptada por el Ministerio del Aire. Este avión tenía bandas de 71 cm en la cola y en las alas en color azul pálido, tal y como lo estableció una Instrucción del Mando para los aviones sin camuflaje, emitida el 10 de marzo de 1945.



PR 34 RG184/X del Destacamento 2, Sqn 684, pilotado por el Sqn Ldr K. J. *Kos* Newman y el Flt Sgt Stan Pateman, Islas Cocos, 26 de julio de 1945

El RG184/X fue uno de los siete PR 34 del Sqn 684 del Destacamento 2 con base en las Islas Cocos en julio de 1945. El 26 de julio, el Sqn Ldr K. J. *Kos* Newman y el Flt Sgt Stan Pateman consiguieron la cobertura de los campos de aviación de Airmotek, en Sumatra, de Changi y Tebrau en la Isla de Singapur, y de Batu Pahat y Lumut (Sitiawan) en la costa occidental de Malasia. A comienzos de noviembre, los siete PR 34 volaron hasta Seletar, Singapur, para llevar a cabo el trabajo de exploración de Malasia y las Indias Orientales. El Wg Cdr W. E. M. Lowry (DFC) y el Flt Lt George Jones desaparecieron posteriormente con el RG184/X durante el largo vuelo de tránsito, dejando al recién ascendido Wg Cdr *Kos* Newman (DFC*) para asumir el mando del Sqn 684.



PR 40 A52-6 del Sqn 87(PR), RAAF, Coomalee Creek, Territorio del Norte, mayo-octubre de 1944

El PR 40 A52-6 fue uno de los seis FB 40 fabricados por Bankstown y reconvertidos a la especificación PR 40 entre mayo y octubre de 1944 para la RAAF, utilizados posteriormente por el Sqn 87(PR) en Coomalee Creek.



El Wt Off *Kev* Kevan del Sqn 680 en Matariya en 1944. No se preparó ningún tipo de equipo de vuelo especialmente diseñado para las tripulaciones aéreas de la Fuerza Aérea del Desierto, que llevaban una combinación de uniformes de vuelo del teatro de operaciones europeo, de ropa modificada o comprada localmente y de uniformes terrestres tropicales normales, dependiendo de las condiciones. Kevan también lleva puestos los zapatos normales de diario para volar, pensando evidentemente que las botas de vuelo serían demasiado molestas y calurosas dentro de la cabina del Mosquito.

El Sgt Frank Baylis del Sqn 544 en la base de Benson de la RAF en 1944. Originalmente, los uniformes de campaña de la RAF fueron enviados en 1941 a las tripulaciones aéreas específicamente para llevarlos puestos en el aire. En 1944, ésta era una práctica común también entre el personal de tierra. Baylis lleva puesta una camisa de faena normal, con la corbata negra de la RAF y las botas de vuelo/huida Modelo 1943. Este joven navegante lleva puesto el habitual y voluminoso chaleco salvavidas Mae West de la RAF, con cintas que bajan entre las piernas para impedir que se suba. Sobre él, lleva puesto el atalaje de un paracaídas modelo bombardero estándar. Por último, Baylis lleva la habitual bolsa de los navegantes que solía ir llena de mapas y libros de claves.

El Flt Lt *Danny* Daniels, del Sqn 544, en la base de Benson de la RAF en 1944. Lleva puesto el mismo equipo básico que su navegante, con la chaquetilla tipo "blusa" del uniforme de campaña reglamentario, los pantalones de faena de la guerra, las botas de huida Modelo 1943 y un chaleco salvavidas Mae West. Sin embargo, ha rechazado el atalaje del paracaídas. Los pantalones del uniforme de campaña para la guerra muestran sólo un bolsillo delantero, cerrado con un único botón. Daniels lleva puesta una camisa normal por debajo de la "blusa" del uniforme de campaña, pero se ha quitado el cuello y no lleva corbata. Este piloto se ha metido un mapa en su bota de vuelo derecha, lugar al que podía llegar fácilmente cuando estuviera sujeto con las correas en su asiento.

El 4 de septiembre de 1944 el Flt Lt Ken W. Watson (RAAF), abajo en página anterior, y el Flg Off Ken H. Pickup (RAFVR = Reserva de Voluntarios de la RAF)), abajo, del Sqn 540 pilotaban el PR IX LR429 cuando fueron atacados sobre Nürnburg a 29.000 pies por los Me 262. Durante 15 minutos les evitaron, antes de escapar a 1.500 pies, pero no antes de chocar con la punta de un pino bávaro, que hizo añicos el plexiglas y llenó la cabina con puntas de pino, dejándola muy fría, incómoda y con mucho viento. Esta pareja voló a través del Paso de Brenner hasta San Severo, Italia, donde se recuperaron sanos y salvos. Después de su reparación, el LR429 quedó fuera de servicio al día siguiente en un aterrizaje forzoso después de que la tripulación intentara volver a Benson. Los dos hombres resultaron ilesos y finalizaron sus periodos de servicio. Watson murió al aterrizar con un Camberra de la RAF el 3 de junio de 1954 cuando una bomba de iluminación instantánea nocturna explotó en la bodega de bombas durante un vuelo de prueba a Cuxhaven.



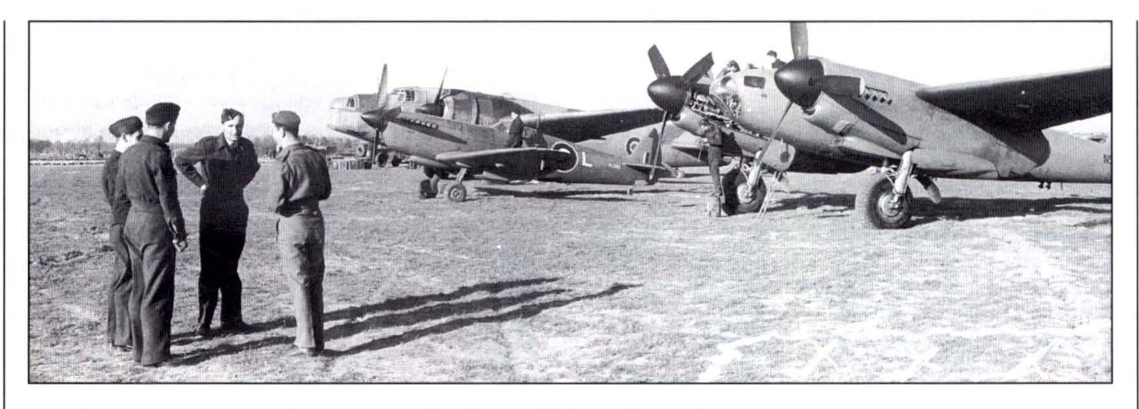
"Tuvimos que operar con sobrecarga de combustible (los voluminosos depósitos de 454 litros bajo las alas, que no habían sido muy probados hasta la fecha) en un radio de acción límite y con una situación climatológica en el regreso que era probable que restringiera de forma irreparable la mayoría de los campos de aviación británicos del norte. También había otros peligros, aparte del hecho de que Sumburgh era un aeródromo pequeño, con una pista y viento de costado y que exigía un viraje cerrado para evitar una colina cerca de la ciudad. Frank controló todo esto maravillosamente, como siempre; incluso entonces, con una carga de combustible completa, la rueda de cola y las chimeneas estaban demasiado cerca como para sentirse cómodos cuando ascendíamos al alejarnos. Nos marchamos y yo todavía me preguntaba por qué nuestros queridos aliados, los rusos, no nos permitían aterrizar en Murmansk para repostar combustible, ya que esto haría que hubiera aproximadamente un 400% más de probabilidades de que el trabajo tuviese éxito y ¿qué había ocurrido con la gloriosa resistencia noruega que se suponía que mantenía vigilado el acorazado?".

"Afortunadamente, la situación climatológica durante la primera parte de la salida fue razonable y pudimos comenzar el reconocimiento a 25.000 pies sin aparentes hostilidades. Sin embargo, cuando nos encontrábamos a 24 kilómetros al oeste de Bodø fuimos saludados por una perfecta barrera en forma de caja de la artillería antiaérea hasta nuestra misma altura, lo cual nos hizo subir la adrenalina. Y menos mal, porque poco después necesitamos todos nuestros sentidos cuando el tiempo empeoró; tuvimos que realizar un descenso con cálculo a la estima a ciegas a través de una espesa capa de nubes para volver a conseguir el contacto visual mientras nos aproximábamos a donde calculábamos que se encontraban las Islas Lofoten. Afortunadamente, la navegación mediante cálculo a la estima resultó ser correcta y no hubo núcleos duros dentro de las nubes. Desgraciadamente, todavía no había señales del *Tirptiz* así que no quedaba otra alternativa que continuar hacia el fiordo de Alten, que Inteligencia creía que podía ser una posible guarida".

"Seguimos suavemente la costa y comenzamos a husmear en los muchos fiordos que había más allá de las Islas Lofoten hasta que llegamos a Alten. Aparentemente, nuestra altura relativamente baja (nos encontrábamos en unos incómodos 8.000 pies bajo las nubes, esencialmente como una cometa a gran altura) había funcionado en nuestro favor en lo que se refería a la sorpresa táctica ya que cuando salimos de las colinas antes del fiordo vimos al *Tirpitz*, desnudo sin pantalla de humo, mirando extrañamente amenazador y tranquilo al mismo tiempo".

"Un poco de la desganada artillería antiaérea abajo en el fiordo persuadió a Frank para realizar un viraje cerrado y entrar en una corta pasada fotográfica sobre el buque. Casi inmediatamente hubo una enorme explosión; mapas, códigos Q, equipos de salvamento, pastillas Horlicks, esperanzas y miedos volaban sin control por toda la cabina y yo pensé: 'Dios, esos alemanes son asquerosamente buenos'. No lo eran. Simplemente, la parte superior de la cabina había caído al fiordo. Comprobamos con ansiedad que estábamos bien y luego observamos con un alivio de sorpresa que también el avión, excepto la parte superior".

"Realizamos la pasada mientras Frank me hacía prestar atención con calma, para luego poner rumbo en un viaje de vuelta de 1.600 kilómetros y cuatro horas, larguísimo, helado, frustrante e inquietante, con un avión



dañado y con una enorme interrogante sobre las condiciones de aterrizaje. Con nervios por el combustible y con el hecho, que yo descubriría mucho más tarde, de que nadie nos hablaría por el transmisor/receptor o por la radiotelefonía ya que todos los códigos, que cambiaban con frecuencia, habían salido despedidos por la parte superior al fondo del fiordo de Alten. Lancé algunas furiosas prioridades en mis solicitudes de radiotelefonía de rumbos de navegación y aeródromos en los que aterrizar. En una ocasión les indiqué nuestra unidad, número de avión y números de servicio para aclarar quiénes éramos, pero sin resultado alguno".

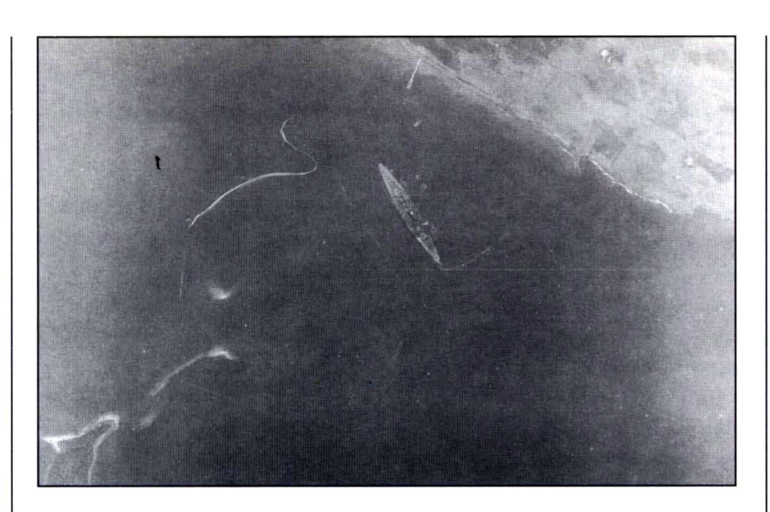
"Analizamos el apagar un motor ya que la situación del combustible se estaba haciendo desesperada. En nuestra maltrecha condición teníamos que mantenernos alejados del enemigo y volábamos a 15.000 pies debido a la situación del combustible, nuestra altura más vulnerable. El mar, lo que podíamos ver de él a través de nubes generalmente muy espesas, parecía extrañamente calmado para lo que era el Mar del Norte, lo cual sugería que los vientos suaves que, de forma crucial, habíamos encontrado en el viaje de ida no habían cambiado".

"Finalmente, vimos un hueco en las nubes justo después de la hora estimada de llegada, nos lanzamos en picado con ansiedad a través de él y vimos la tierra. Pronto llegamos a Wick, el aeródromo más al norte de tierra firme y con todos los instrumentos de medición del combustible indi-

Un Wellington XIII del Sqn 69, un Spitfire PR XI del Sqn 16 y un PR XVI Mosquito del Sqn 140 están estacionados juntos en Melsbroek, en Bélgica, en marzo de 1945. Todos ellos pertenecían al Ala 34 (PR), 2ª Fuerza Aérea Táctica.

El Flt Sgt Eric Hill (tercero por la izquierda) fue un navegante del Sqn 544 y aquí se le puede ver con su piloto, el Flt Lt Frank L. Dodd (en el extremo derecho), el Wg Cdr A. H. W. *Freddie* Ball (DSO, DFC, y posteriormente AM Sir Arthur) y su compañero navegante de la guerra, Ronnie Knight (extremo izquierdo).

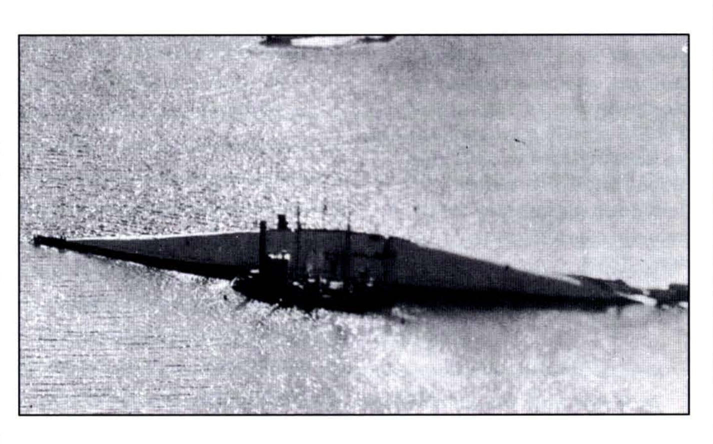




El *Tirpitz* fotografiado desde 15.000 pies por el Flt Lt Sandy Powell y el Flt Sgt Joe Townshend del Sqn 540, con el PR XVI NS641 el 18 de octubre de 1944. El objetivo principal de este vuelo era establecer hacia dónde se había trasladado el buque, por lo tanto no era necesario descender mucho más allá de la base de las nubes. La posición del buque era 260°, 6 kilómetros al oeste de Tromsø, exactamente el mismo lugar en el que fue hundido por los Lancaster el 12 de noviembre.

cando cero; Frank realizó el más valioso de todos los aterrizajes. Habíamos pasado 7 horas y 45 minutos en el aire; habíamos cubierto una distancia aérea de 3.680 kilómetros, con el cuidadoso mantenimiento del rumbo de Frank y el mimo de los motores como factores vitales para nuestra supervivencia y para conseguir cierta información útil. Al aterrizar en Wick el avión fue inmediatamente reabastecido de combustible y continuamos volando para realizar un aterrizaje nocturno en Leuchars, después de un tiempo de vuelo total durante toda la salida de 9 horas y 25 minutos".

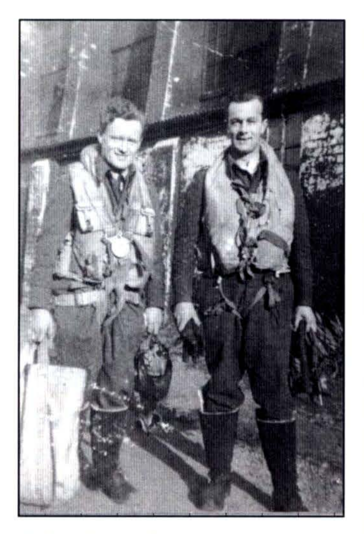
Por esta destacada operación el Flt Lt (posteriormente AVM) Dodd fue condecorado con una DSO (Orden de Servicios Distinguidos) directa. En septiembre el Flt Sgt (posteriormente Flg Off) Hill recibió la DFM.



El 22 de marzo de 1945 el Sqn Ldr Frank L. Dodd y el Plt Off Eric Hill realizaron un viaje de ida y vuelta de diez horas y media hasta Noruega, donde fotografiaron al *Tirpitz* que yacía volcado en el fiordo de Tromsø.

El *Tirpitz* sería definitivamente inutilizado por los Lancaster del Grupo 5. El 11 de septiembre de 1944, 38 Lancaster del Sqn 9 y del Sqn 617, acompañados por el Flt Lt George Watson y el Wt Off John McArthur con el PR XVI MM397 para facilitar información actualizada sobre el blanco e informes meteorológicos, volaron hasta la base avanzada de Archangel, en el norte de Rusia. El ataque por parte de 27 Lancaster (20 de los cuales llevaban minas *Tallboys* y el resto *Johnny Walker* de 182-228 kg) se lanzó el 15 de septiembre y el acorazado sufrió daños considerables. El posterior reconocimiento fotográfico reveló que, aunque gravemente dañado, el *Tirpitz* todavía flotaba (a pesar de no poder ser prácticamente reparado, aunque esto no se supo en aquel momento). Al día siguiente, el Flt Lt Frank Dodd y el Flt Sgt Eric Hill tuvieron un viaje muy angustioso, como este último recuerda:

"Tras haber conseguido lo que creíamos que eran unas fotografías decentes de las instalaciones petrolíferas de Magdeburgo, localizamos a dos de los nuevos Me 262, que nos persiguieron durante lo que nos pareció una eternidad. Cuando di la indicación de virar, Frank lanzó al viejo NS639 en unos violentos virajes que les desconcertaron mientras les superaban, incapaces de mantener nuestros virajes. Ocurrió unas ocho veces. En un mo-



El Sgt Frank Baylis y su piloto, el Flt Lt O. M. *Danny* Daniels, del Sqn 544. Baylis ya había completado 46 salidas de PR con el Flt Lt Morgan en el Sqn 544 entre enero y octubre de 1944, antes de formar tripulación con Daniels en la Ruta de PR 54(M) de la OTU PR 8 en Dyce. Realizaron su primera operación juntos el 5 de diciembre de 1944 con el PR XVI NS696 mientras todavía se encontraban en esta ruta. Baylis finalizó la guerra habiendo completado 63 misiones y 300 horas operativas.

mento dado, Frank les puso los pelos de punta al alinearse detrás de ellos para una imaginaria ráfaga con nuestras inexistentes ametralladoras. Frank encontró algunas nubes, dentro de las que desaparecimos agradecidos".

"Después de un periodo tranquilo intentando confundir al radar salimos con la esperanza de poder poner rumbo a casa. La artillería antiaérea llegó cerca de nuestra ala izquierda, mientras que los dos aviones a propulsión se mantenían a unos 90 metros a la derecha y por encima. Podía haber resultado desagradable, pero encontramos algunas nubes más, nos hicimos los muertos durante bastante más tiempo esta vez y salimos hacia casa, contentos de escuchar el distintivo de llamada de Benson '*Gingerwine*', dándonos la bienvenida al redil".

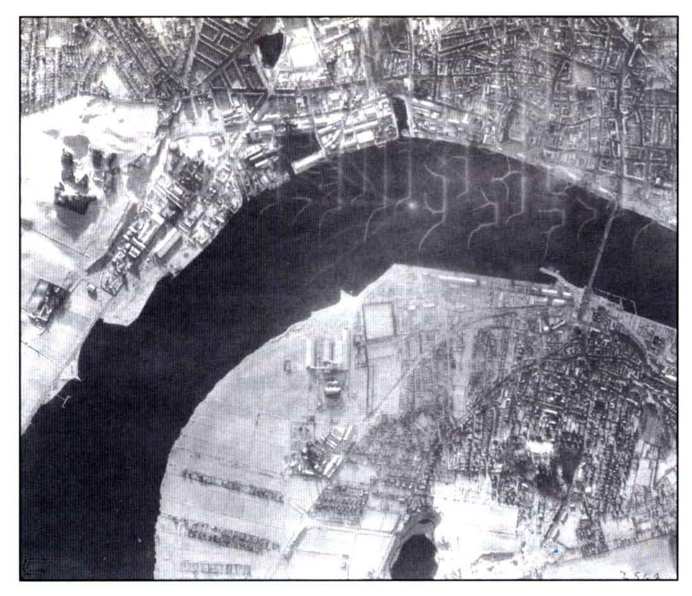
El 17 de octubre de 1944 un destacamento de cuatro Mosquito PR del Sqn 540 fue enviado a Dyce para mantener la vigilancia sobre el *Tirpitz*. La información de la resistencia noruega señalaba que el buque había salido del fiordo de Kaa en su camino hacia el sur, hacia Tromsø, donde iba a ser utilizado como una batería pesada de artillería. El 18 de octubre, el Flt Lt Hubert C. S. *Sandy* Powell y el Flt Sgt Joe Townshend salieron con el PR XVI NS641 para investigar. Townshend lo recuerda así:

"Despegamos de Dyce en nuestro vigésimo quinto viaje y 55 minutos después aterrizamos en Scatsta (ahora Sullom Voe) en el norte de las Islas Shetland para reabastecernos al máximo de combustible. En el aire de nuevo a las 09:40, pusimos rumbo a Noruega. Al cambiar de los depósitos interiores a los exteriores descubrimos inmediatamente que uno de los depósitos lanzables de 441 litros no estaba suministrando combustible, lo cual nos dejaba 3.468 litros para un vuelo de 2.560 kilómetros sobre el mar. Habría poco margen. Ascendimos hasta los 25.000 pies, primero vimos las rocas a las 11:30 y a continuación la costa norte, inspeccionando cada uno de los fiordos. Estábamos sobre Bodø a las 11:52 y a las 12:30 vimos al *Tirpitz*, a 6 kilómetros al oeste de Tromsø, 344 kilómetros dentro del Círculo Polar Ártico. En aquel momento habíamos descendido hasta los 15.000 pies debido a las nubes y realizamos una pasada fotográfica sobre el buque a 15.000 pies. Hubo algo de artillería desde el *Tirpitz* y desde tierra, pero sin precisión".

"Salimos hacia casa inmediatamente, y en el viaje de vuelta, con viento en contra, Sandy se dedicó nuevamente a cuidar los motores para conseguir un rendimiento máximo a partir de un consumo de combustible mínimo. Las ráfagas de viento y los caballos blancos en el mar nos indicaron que el viento había cambiado un poco y a las 13:55 intenté establecer un punto de situación a larga distancia. La posición en cuestión era desconocida ya que se encontraba bastante al oeste de nuestro rumbo y probablemente procedía de una base alemana en Noruega. A las 14:23 un QTE a 032º de Sumburgh nos confirmó que estábamos en el rumbo correcto. Posteriormente, conseguimos dos puntos de situación y, finalmente, un QDM a 220º de Sumburgh. Los dos tripulantes, agotados, aterrizamos en Scatsta a las 16:16, con combustible sobrante para 15 minutos. Llegamos de vuelta a Dyce a las 18:00 después de 3.440 kilómetros en un vuelo total de 8 horas y 35 minutos".

Su destacada proeza le valió a Powell una DFC y a Townshend la DFM. Una vez más, el trabajo en equipo había desempeñado un papel importante en el éxito de estas operaciones. Sandy Powell lo recuerda así:

"La flemática actitud de Joe Townshend ante la beligerancia del enemigo,



La ciudad de Aalborg fotografiada el 5 de enero de 1945 por el Flt Lt *Danny* Daniels y el Sgt Frank Baylis con el PR XVI MM307. El frío congelante provocó el efecto de chispas estáticas en la película según pasaba entre fotograma y fotograma.

junto con una aguda inteligencia y sus destacadas destrezas para la navegación fueron el alma máter que nos permitió sobrevivir a más de 50 salidas. Imagínense en un avión, a 20.000 ó 30.000 pies, en medio del cielo abierto, de día, cientos de kilómetros dentro del territorio enemigo. Uno es consciente de que está totalmente indefenso y sabe que ha sido detectado por el radar enemigo desde que cruzó la costa y en cada kilómetro desde entonces. A tu alrededor un enemigo implacable te observa, espera y en cualquier momento puede lanzar su poderosa fuerza contra ti".

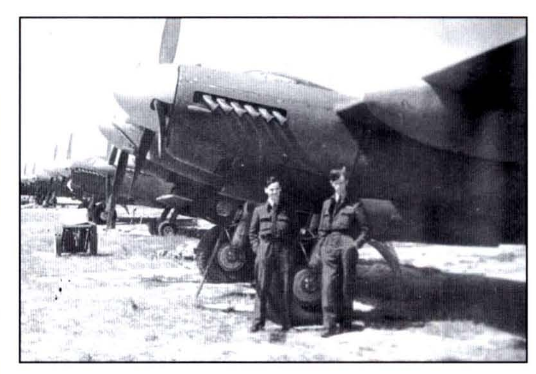
"Uno piensa en los diversos blancos que te han ordenado fotografiar y en esos kilómetros de terreno hostil que hay que atravesar para llevar a cabo la misión. Y en el tiempo que tienes que permanecer en el espacio hostil antes de volver a casa. Si se pudieran imaginar todo esto se darían cuenta de que es como sentirse auténticamente solo. Alguien dijo en una ocasión, 'la PRU es el trabajo más solitario del mundo'. Sin embargo, hay recompensas cuando regresas sobre las costas del Reino Unido. La adrenalina fluye por tus venas y te conviertes en un gigante de tres metros y medio de alto".

Finalmente, los Lancaster hicieron zozobrar al *Tirpitz* el 12 de noviembre de 1944 y, aproximadamente una hora y media después, el Flt Lt A. R. Cussons y el Flt Sgt Ken Ellis del Sqn 540 tomaron fotografías que mostraron al buque que ya se había dado la vuelta "como una tortuga". Mientras tanto, además del destacamento de Yagodnik, en la URSS, que cubrió las operaciones del Grupo 5 contra el *Tirpitz*, en septiembre también se estableció un destacamento del Sqn 540 en Gibraltar como preparación para una exploración de las Islas Canarias.

Los posteriores viajes a la URSS comenzaron el 9 de octubre con vuelos de correo para la operación *Frugal*; los Mosquito del Sqn 544 transitaban hacia la Unión Soviética, vía Memel, hasta Ramenskoye para las posibles operaciones sobre el este de Alemania y Polonia. Estos vuelos duraban seis horas y cuando se utilizaba Moscú (Vnukovo) se convertían en viajes de 4 horas y 30 minutos para las tripulaciones implicadas. Otras volaron a Yalta, vía San Severo, en Italia, y Saki, en Crimea, o vía Malta y El Cairo. En diciembre, se retiraron las cámaras a algunos Mosquito, siendo utilizados para llevar el correo diplomático a Hassani, en Grecia; estos trayectos, conocidos como operación *Haycock*, se ampliaron a Italia y Egipto en conexión con la Conferencia de El Cairo. Los Mosquito PR llevaron a cabo un servicio similar durante la Conferencia de Postdam.

A finales de 1944 el Flt Sgt Frank Baylis formó tripulación con el Flt Lt O. M. Daniels en la Ruta de PR 54(M), en la OTU PR 8 de Dyce. Baylis recuerda cómo:

"Danny era un enérgico canadiense de Windsor, Ontario. Un piloto diestro, se podía decir que había nacido como aviador. Su capacidad quedó demostrada al máximo el 5 de diciembre de 1944 cuando realizamos una salida



El navegante Flt Lt C. R. *Mickey* Randles (a la izquierda) y su piloto, el Flt Lt Guy Trevor, del Sqn 540, Ala 104 de Coulommiers, Francia, en abril de 1945. El 13 de diciembre de 1945, al final de una prueba aérea con el PR 34 RG228, el motor derecho primero se paró y luego se sobrerrevolucionó a 28.000 pies sobre Francia y nuevamente, cuando regresaban, sobre Beachy Head a 4.000 pies. Intentaron aterrizar en la Base Aérea de la Marina Real en Ford, pero perdieron altura de forma alarmante y se estrellaron a 365 metros al sureste de la estación de ferrocarril de Ford. Después de quedar inconsciente, Randles volvió en sí entre los restos en el río Arun. Guy Trevor se había ahogado.

desde Dyce hasta Noruega con un PR XVI (NS696) "flamantemente nuevo". Perdimos el fluido hidráulico en la hélice derecha y sufrimos un embalamiento de hélice a 28.000 pies, a unos 50 kilómetros al norte de Bergen. Hicimos funcionar el Graviner, que apagó el fuego, luego el motor estalló y el círculo resultante de 3,65 metros chocó contra el borde anterior del ala derecha, dejando nuestro avión bastante incapacitado para seguir manteniéndose en el aire".

"En el momento en que estaba preparado para saltar en paracaídas, habíamos bajado a 7.000 pies, Danny dijo que pensaba que podía mantenerlo antes de caer al mar y que si me quería quedar. Sin duda alguna. Un chapuzón en las aguas de la costa noruega a mediados de diciembre no era nada atractivo así que volví a mi asiento. Con ambos pies sujetando la barra del timón en toda su extensión, Danny luchó con el NS696 durante todo el camino de regreso a Sumburgh, donde logró realizar un buen aterrizaje con un solo motor. Hubo un gran alivio. Danny había volado 1 hora y 20 minutos a unos 224 km/h, justo por encima de la velocidad de entrada en pérdida".

Daniels y Baylis pasaron a formar parte de la Escuadrilla B del Sqn 544 en Benson y realizaron su primera salida con el escuadrón el Día de Año Nuevo hacia Dinamarca.

Unos pocos días antes, el 23 de diciembre, Frank Dodd y Eric Hill, del Sqn 544, habían realizado su primera salida, llena de incidentes, con el PR 32 NS587 hacia Magdeburgo. No confiaban en el PR 32, "un aparato para cotas altas, pero poco fiable", recuerda Hill. El NS587 había sido probado a conciencia en noviembre, periodo durante el cual se había ganado una mala reputación debido al recalentamiento de los motores y a los miles de otros problemas que se habían presentado. En última instancia, este avión se convirtió en el único PR 32 asignado al Sqn 544:

"Habíamos terminado con unos cuantos blancos, además de las instalaciones petrolíferas, cuando de repente una horrible combinación de ruidos salió del motor derecho, que Frank paró apresuradamente. Nos encontrábamos entonces sobre el Tercer Reich con un Mossie maltrecho y sin armamento, a 41.000 pies, soltando una enorme y persistente estela de condensación en un cielo completamente despejado, lo cual sugería decididamente el deseo de acabar con todo. Calculé un rumbo hacia la zona más próxima del Mar del Norte Frank se lanzó en un frenético picado y yo me puse de rodillas en el asiento como era habitual, mirando con ansiedad hacia atrás. A su debido tiempo, cerca de Emden, grité con desesperación, 'Caza, a mi lado, por encima, acercándose rápido'.

"A pesar del hecho de que el Fw 190 era superior a nosotros en la ascensión, en el picado, en los virajes y en las ráfagas a poca velocidad, siempre que vieses al caza bastante pronto y con un Mossie decente (variaban como los coches) finalmente podías escapar manteniendo una velocidad máxima constante y a nivel. También sabíamos que si conseguías deshacerte de un caza una vez, el cielo era un espacio lo suficientemente grande como para tener una buena oportunidad de escapar".

"Mi mundo se puso boca abajo. Frank lanzó el avión en un picado vertical que, evidentemente, sorprendió al piloto del Fw 190 ya que cuando pude volver a examinar su zona del cielo bajaba en picado con desgana. Mi alegría por perderle se desvaneció pronto. El picado de Frank había pues-

to en marcha el motor inservible, que por aquel entonces crujía y se estremecía, agitando el avión como si simplemente se fuera a marchar dejándonos hechos pedazos. Frank inició la recuperación hasta casi entrar en pérdida y pulsó rápidamente el botón de desconexión y, al igual que yo, creo que rezó. Funcionó ya que el motor se detuvo. Encontramos una zona agradablemente tranquila de costa alemana y, en un picado rápido, nos abrimos paso hacia casa".

"La situación climatológica en Inglaterra era mala, pero cuando nos encontramos fuera del alcance de los perturbadores alemanes pude utilizar el sistema de navegación *Gee* ajustado para colocarnos hacia el viejo y querido Benson mediante un brillante sistema ideado por el Flt Lt *Lofty* South, un tío grande con un buen cerebro, que había sido policía y que nos enseñó cómo decirle a los pilotos no sólo qué rumbo tomar sino cuándo cambiar el paso de la hélice, bajar las ruedas y los *flaps* y cuándo retrasar una decisión. Al oír que regresábamos con un motor, la mitad de Benson (todos los aviadores, las bombas contraincendios y todas las unidades de sangre) salió a ver el espectáculo. Fue un aterrizaje perfecto de Dodd con un motor sobre tres puntos".

Lofty South y su piloto, Flg Off R. M. Hays, tuvieron posteriormente un angustioso vuelo con el PR XVI NS795 el 16 de marzo de 1945, cuando fueron interceptados sobre Leipzig por tres cazas con proyectiles Me 163. Hays consiguió deshacerse de ellos lanzando el Mosquito en un picado a 768 km/h, durante el cual el motor derecho se incendió. Después de abanderar la hélice el fuego se extinguió, así que decidieron poner rumbo hacia las líneas aliadas. Volando a través de unas violentas condiciones frontales, fueron posteriormente atacados por un Bf 109, del que Hays se deshizo una vez más colocando el morro hacia abajo y lanzándose en picado hacia el suelo. Por esta hazaña, Hays fue condecorado con una DFC directa. Dos semanas después, el 30 de marzo, Hays y South murieron cuando se les paró un motor al despegar de Benson.

El 30 de abril de 1945 el navegante Lawrence *Kev* Kevan, que por entonces era brigada del Sqn 680 en Deversoir, en la zona del canal egipcio, sufrió una experiencia todavía más angustiosa. Él y Ron Watson, por entonces teniente, fueron asignados a una operación con la que finalizarían su periodo de servicio. Justo antes de la hora del despegue se canceló el plan original de vuelo ya que el Cuartel General del Mediterráneo deseaba un reconocimiento visual urgente a bajo nivel de una posición de radar sospechosa en Rodas. Kevan lo recuerda así:

"A las 08:20 estábamos en el aire con el MM333. Después de un reconocimiento visual de las islas de Allinia y Calchi (en las proximidades de la costa occidental de Rodas) a unos 1.000 pies nos dirigimos hacia la posición de radar en algún lugar cerca del campo de aviación de Kattavia, en la punta sur de Rodas. Descendimos hasta los 200 pies y en un pequeño claro entre los árboles había una antena de radar. Ron hizo descender el avión hasta los 30 pies para que yo pudiera conseguir la mayor cantidad de detalles posible. No parecía haber alemanes alre-

Los PR XVI del Sqn 540, Ala 140, en Coulommiers, Francia, en abril de 1945. Destacan los conos de las hélices de metal sin pintar.





El Wt Off *Kev* Kevan del Sqn 680.

dedor así que Ron decidió repetir la pasada a 30 pies para asegurarse de que no nos habíamos perdido nada. De repente, cuando nos aproximábamos de frente, aparecieron soldados disparando sus armas automáticas. El avión resultó alcanzado seriamente, y nosotros también".

"Él echó los mandos hacia atrás y salimos zumbando hacia arriba. Yo pensé, 'Dios, está bien'. Sin embargo, en la nivelación a 1.500 pies Ron dijo de repente: 'Toma los mandos, Kev', cosa que hice, pero creyendo que volvería a recuperarlos él. Sin embargo, cuando lo intentó no pudo. Sus siguientes palabras me conmocionaron: 'Llévalo a casa y estréllalo. Yo no me puedo mover'. Me dejó sujetando la palanca de mando. Yo no había recibido ni una sola lección de vuelo. Es más, en el confinado espacio de la cabina de un *Mossie* no había forma de que pudiéramos cambiarnos de asiento, especialmente con un piloto herido e inconsciente. Las ideas se agolparon en mi mente y decidí levantar los pies de Ron de la barra del timón, sostener el avión a unos 1.500 pies y dirigirme hacia el sol, lo que me llevaría a parar a la costa egipcia (es decir, hacia el sur)".

"Tras un rato, Ron despertó y me preguntó: '¿Por qué nos dirigimos hacia el sur? Dirígete hacia Creta, está más cerca'. Yo dije que no, no tendríamos ni una sola posibilidad en las montañas. Él cayó en la inconsciencia nuevamente y yo luché durante otra media hora más o menos hasta que despertó otra vez y dijo tranquilamente: 'Kev, me muero, diles adiós a mis amigos por mí'. Yo le dije que no hablara de esa forma. Nos sobrepondríamos de alguna manera. Sin embargo, Ron estaba seguro de que se estaba muriendo y me pidió que le estrechara la mano y le dijera adiós. Para consolarle lo hice y volvió de nuevo al estado de inconsciencia".

"Entonces comencé a utilizar el receptor/transmisor del piloto para hacer saber a la gente nuestra situación y también conecté el IFF en 'Mayday'. Tener que agacharme sobre las piernas de Ron para alcanzar los mandos del receptor/transmisor a su izquierda no fue fácil y provoqué bastantes altibajos en el avión. Después de muchos intentos, finalmente escuché el control de Lydda llamando a 'Cleveland 25', mi distintivo de llamada. Ellos me aconsejaron colocarme en un rumbo de 090º y dirigirme hacia la costa de Palestina, que finalmente alcancé".

"A continuación, Lydda comenzó a preguntarme todo tipo de detalles técnicos sobre el avión y sobre el aterrizaje. Cuando respondí: 'Yo soy el navegante y nunca he hecho aterrizar un avión, hubo un silencio demoledor. Su consejo fue el de saltar en paracaídas, pero yo creía que mi piloto

todavía tenía una oportunidad así que les dije que debía intentar aterrizar. No podía utilizar el receptor/transmisor y pilotar el avión así que les dije que no hablaría más, pero que ellos me siguieran hablando. Ellos me contestaron: 'De acuerdo, buena suerte'.

"Reduje altura y me aproximé a lo que creía que era el campo de aviación de Lydda, pero entonces descubrí que estaba sobre el campo de aviación de Petah Tiqva, al este de Tel Aviv, así que tuve que volver a localizar Lydda. Justo delante del circuito aparecieron grandes problemas. No tenía control sobre el timón y pilotaba desde la posición del navegante. El avión estaba centrado en vuelo y a 400-480 km/h así que no me atreví a manipular los mandos de gases o a utilizar los alerones y, ciertamente, no podía intentar un aterrizaje con las ruedas. Después de tres vueltas en las que en cada intento de alinearme en la pista 28 no pude hacer bajar el avión más allá de los 20 pies tuve que ascender y volver de nuevo".

"En el último intento decidí 'Ahora o nunca' y obligué al avión a descender hasta la pista a unos 320 km/h. Afortunadamente, toqué suelo nivelado con las dos góndolas del motor. El impacto, que destrozó la mayor parte de las hélices y los engranajes, fue tan grande que el avión despegó de nuevo y se elevó algunos cientos de pies. Lo mantuve nivelado y lo sujeté en el punto superior de la ascensión; sabía que tenía que bajarlo de nuevo estabilizado; cualquier error de cálculo sería fatal".

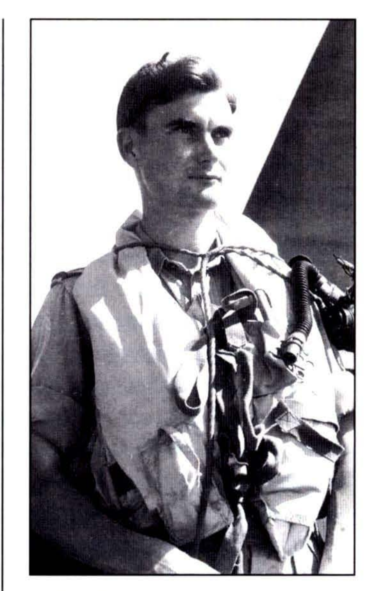
"Empujé la palanca de mando suavemente hacia delante y luego hacia atrás cuando creí que estaba cerca del suelo. Por entonces estaba fuera de la pista y finalmente aterricé en los campos de más allá, arrastrándonos sobre la panza del *Mossie* a toda mecha. Vi a un agricultor con su burro, de pie y paralizado justo en mi camino. Tiré de la palanca hacia la izquierda y el avión giró 90º y se detuvo. Se levantaron enormes nubes rojas alrededor. 'Dios, estamos ardiendo', pensé. No, era la tierra roja que se había levantado".

"Solté mi atalaje y el de Ron. Intenté levantarle, pero no pude moverle. Salté al ala y vi la ambulancia, la bomba contraincendios y el vehículo del puesto cruzando los campos. El capitán del grupo del puesto me ayudó y Ron y yo fuimos llevados en la ambulancia al hospital, donde me vendaron la herida del brazo. Posteriormente, aquella noche, me dijeron que Ron había muerto en el vuelo hacia casa. Nos habían alcanzado las balas Dum-Dum y Ron había resultado herido en el estómago y nunca habría podido sobrevivir".

"Así finalizó nuestro periodo de servicio y 16 meses de vuelos juntos. Aquel último vuelo duró 5 horas y 40 minutos y yo había pilotado el MM333 durante 2 horas y 40 minutos. Al día siguiente, Ron fue enterrado en el cementerio de Ramla y a su funeral asistieron los oficiales del Sqn 680 y el AM sir Charles Medhurst (Jefe de Operaciones Aéreas en Oriente Próximo). Después del entierro, el AM Medhurst, con la guardia de honor de la RAF formada, me concedió una DFC directa junto a la tumba de Ron".

El navegante Plt Off Eric Hill del Sqn 544 finaliza así:

"Supongo que realizar misiones solitarias sobre un territorio enemigo fuertemente defendido, con aviones de madera y sin armamento exigía unas cualidades especiales. Después de todo, yo no pude tener mejor suerte. Tuve a Frank Dodd como piloto, cuya destreza como aviador, sus tranquilas apreciaciones y su valor sencillo nos hicieron sobrevivir. Quizá muchos otros navegantes dirían lo mismo de sus pilotos y simplemente para rendirles un homenaje espero que muchos de los que han olvidado el papel que desempeñaron las PRU en la victoria quizá hagan una pausa y lo reconsideren".



El Flg Off Ron Watson fue un piloto del Sqn 680 y aquí se le puede ver delante del MM333, el mismo Mosquito que se utilizó en la primera salida del escuadrón el 7 de mayo de 1944 y con el que él y *Kev* Kevan realizaron su última operación juntos el 30 de abril de 1945.

PASAJE A LA INDIA

Uno de los miles de problemas a los que se enfrentó el Mando del Sureste Asiático (SEAC) en la India en 1943 fue cómo realizar el reconocimiento aéreo sobre Birmania y Malasia desde sus bases en Ceilán y la India. Sólo cuatro B-25C Mitchell del Sqn 681 (PR), equipados con cámaras y con base en Dum Dum, Calcuta, disponían del radio de acción y la velocidad para estas misiones sobre la Bahía de Bengala y la zona de Rangún. La situación de los aviones del Sqn 681 estaba provocando una gran preocupación ya que dos de los Mitchell útiles para el servicio se habían utilizado durante más de 12 meses y no había aviones en el mando, excepto los Mosquito, con un radio de acción operativo y una velocidad alta equivalentes.

Después de sufrir un retraso mientras se buscaba la aprobación del Ministerio del Aire para permitir la transformación de varios Mosquito en aviones de PR en la CMU 1 (Unidad de Mando Móvil), en Kanchrapara, en agosto se trasladaron dos B II, con sus tripulaciones de vuelo, a la escuadrilla de bimotores del Sqn 681, seguidos de tres recién llegados B VI. Estos cinco fueron equipados con soportes para cámaras verticales, pero no disponían de las cuatro cámaras del "tipo PRU", ni tampoco de los depósitos de combustible adicionales ni, en el caso de los B II, de la estructura para colocar los depósitos de combustible bajo las alas.

El 23 de agosto de 1943 el Flg Off Dupee (DFM) reconoció la zona de Mandalay Shewbo-yeu-Monywa-Wuntho y, al día siguiente, el Flt Lt Picknett realizó una segunda salida con el Mosquito sobre la Isla de Akyab. Durante el mes de septiembre, el Sqn 681 realizó ocho salidas de PR sobre amplias zonas de Birmania y en una ocasión también se utilizó un Mosquito VI, que había llegado para las pruebas en agosto. Uno de los aviones fue víctima rápidamente de la acción del enemigo pero, tras un aterrizaje forzoso, fue reparado y volvió a Calcuta tres semanas después.

El temido deterioro de los adhesivos de unión del fuselaje no se produjo, a pesar de que los aviones estaban continuamente expuestos a altas temperaturas y a la humedad, por lo que se concedió la aprobación para el envío de más Mosquito a la India.

El 29 de septiembre de 1943 se formó el Sqn 684 en Dum Dum a partir de las escuadrillas bimotores del Sqn 681. Inicialmente esta unidad se equipó con cuatro B-25 Mitchell III mientras se planeaba la introducción de 20 Mosquito PR, dos Mosquito II y tres VI. La cobertura fotográfica de blancos como Bangkok y Sumatra sólo se podía lograr con los Mosquito PR IX, que tenían un radio de acción seguro de más de 2.000 kilómetros. Por lo tanto, el 18 de octubre se envió el LR440 (el primer PR IX) al Sqn 684; un



Una fotografía de PR a cota alta de Port Blair y su campo de aviación, en las Islas Andaman, fotografiado por el Flt Lt F. W. Guy (DFC) y el Plt Off Gerald Stevens, del Sqn 684 en una salida desde Cox's Bazaar el 27 de marzo de 1944; una parte de un viaje de ida y vuelta de 2.163 kilómetros.



El 22 de marzo de 1944, se ordenó al Flt Lt Robin Sinclair y al Flg Off Reggie W. Stocks que reconocieran el ferrocarril Siam-Singapur en dirección sur hasta donde el combustible y la prudencia lo permitieran. Este viaje, realizado con el PR XVI NS688/Q (en la fotografía), llegó hasta el norte de Malasia y estableció un récord en la época de 3.984 kilómetros, con una duración de 8 horas y 45 minutos. Ésta fue la primera salida de un avión de la RAF sobre Malasia desde la caída de Singapur.

segundo se estrelló el mismo día al aterrizar en Ranchi, muriendo la tripulación. Tres días después, el Sqn 684 realizó la primera de sus 33 salidas de PR sobre Birmania cuando el Flt Lt F. B. McCulloch y el Sgt T. S. Vigers pilotaron el LR440 sobre Rangún y Magwe. Un segundo PR IX (LR463) llegó el 23 de octubre.

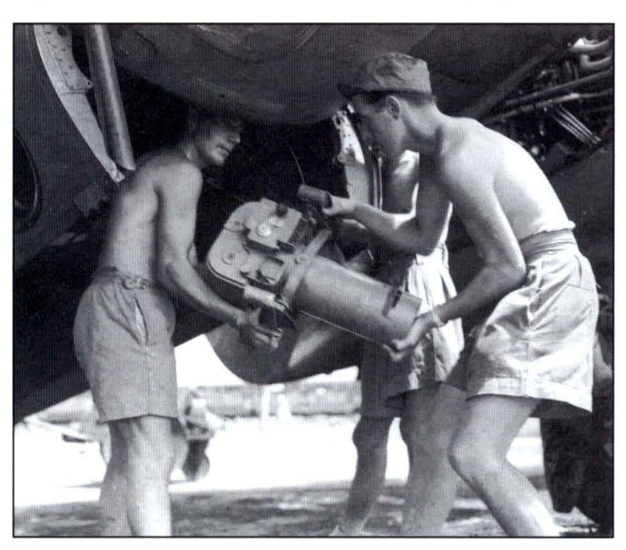
El día 24, McCulloch y el Flt Lt Henry Reeves (nuevamente con el LR440) reconocieron las islas de Andaman, trayendo de vuelta fotografías del tráfico marítimo japonés y de la actividad de los hidroaviones. Tres cazas Ki-43 *Oscar* intentaron interceptar al Mosquito que volaba en una cota alta, pero ninguno logró acercarse al avión británico. Más tarde, aquel mismo día, el Flt Sgt Johnson y el Sgt Willis (con el Mk II DZ696) volvieron sanos y salvos con fotografías de Rangún, a pesar de otro intento de interceptación por parte de dos cazas y del fuego de la artillería antiaérea a 27.000 pies.

La primera baja de un Mosquito del Sqn 684 en las operaciones desde la India tuvo lugar el 2 de noviembre de 1943 cuando el Mk II DZ697/J, con el Flg Off Fielding y el Flg Off Turton a bordo, no logró regresar de un reconocimiento fotográfico de la zona de Rangún. Dos días después el PR IX HJ759/W cubrió la ruta de suministros desde Moulmein hasta el puente de Sittang. Sin embargo, el 12 de noviembre se interrumpieron bruscamente todas las operaciones de los Mosquito cuando una serie de accidentes provocó una orden que se envió a todas las unidades para inmovilizar los aviones, pendientes de una inspección.

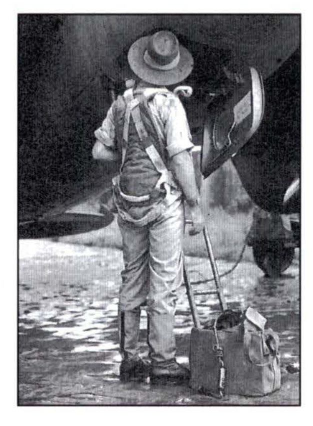
El 9 de diciembre los seis Mosquito restantes, y cuatro B-25C, del Sqn 684 se trasladaron a Comilla, Bengala Oriental, donde pasaron a formar parte del Ala 171 PR, Mando Aéreo del Sureste de Asia, que se había formado el 16 de noviembre. Mientras tanto, el Sqn 681 se trasladó también al este, a Chandina. La estancia del Sqn 684 en Comilla resultó corta ya que después de sólo un mes regresó a Dum Dum el 30 de enero de 1944. Su periodo en la nueva base se vio empañado por la pérdida de dos tripulaciones, la primera de las cuales desapareció el 10 de diciembre cuando el último Mosquito II (DZ696/S), pilotado por el Sgt Boot con el Sgt Wilkins, fue derribado sobre Rangún. El segundo avión (Mosquito, Mk VI HJ760/Y) se estrelló cerca de Feni el 23 de diciembre tras un fallo en la estructura, matando al Flg Off Orr y al Sgt Johnson.

Por entonces, eran habituales las operaciones que cubrían distancias de hasta 1.600 kilómetros desde la base y con una duración de ocho horas. El 15 de diciembre, el CO de la unidad Sqn Ldr Basil S. Jones y el Flg Off R. C. Hawson utilizaron el LR463/A para reconocer Bangkok por vez primera. Esta salida reveló nueva información sobre las posiciones de reserva japonesas y la utilización de los campos de aviación "en retaguardia" y les valió a los dos hombres la DFC.

Los LAC (mecánicos de aviación) R. Perry y E. Smith montan una cámara de enfoque largo en un Mosquito PR del Sqn 684.



En febrero de 1944, se formó la fuerza de PR (PRF) bajo el mando del Grp Capt (Coronel) S. G. Wise, uniendo el Sqn 681, el Sqn 684 y el PRS 9 de Estados Unidos. El Sqn 684, de vuelta por entonces en Dum Dum y mandado por el Wg Cdr W. B. Murray, recibió nueve PR XVI presurizados, que le permitieron volar en cotas más altas. Los Mk VI restantes fueron retirados y se convirtieron en una valiosa fuente de piezas de repuesto, ya que éstas siempre eran muy escasas. A comienzos de mes, el Sqn 684 había comenzado una exploración fotográfica de Birmania, mientras que también continuaron los vuelos de reconocimiento a las islas del océano Índico.



El Wt Off Davison, un navegante del Sqn 684, aparece a punto de subir al PR IX MM295/C en la zona pavimentada con ladrillo de Alipore durante un periodo de calma en las lluvias monzónicas. El 27 de marzo de 1944, el Flt Lt *Kos* Newman (RNZAF) y el Flt Sgt Ron Smith realizaron un viaje de 2.976 kilómetros con el PR XVI MM295/C para fotografiar una franja del ferrocarril de Birmania y los campos de aviación de Bangkok y Hua Hin.

Durante marzo de 1944 el Sqn 684 realizó vuelos regulares a las Islas Andaman y reconoció el sistema ferroviario japonés en Birmania. El día 22 se ordenó al Flt Lt Robin Sinclair y el Flg Off Reggie W. Stocks que hicieran un reconocimiento hacia el sur a lo largo del ferrocarril Siam-Singapur, hasta donde el combustible y la prudencia lo permitieran. Este viaje, realizado con el PR XVI NS688/Q, llegó hasta el norte de Malasia y estableció un récord para aquella época de 3.984 kilómetros, con una duración de 8 horas y 45 minutos. Sinclair y Stocks aterrizaron de vuelta en la base avanzada con 135 litros de combustible sobrante. Ésta fue la primera salida de un avión de la RAF sobre Malasia desde la caída de Singapur.

Robin Sinclair, que era hijo de sir Archibald Sinclair Bart, Secretario de Estado del Aire con el gobierno de Winston Churchill durante la guerra, estableció muchos contactos sociales en Calcuta. De hecho, con frecuencia llevaba a mucha gente interesante al comedor, incluidos el Maharajahdirajah de Burdwan (cuyo palacio se utilizaba como comedor de los aviadores del escuadrón) y el Coronel Bernard Fergusson, con su monóculo, uno de los jefes Chindit.

En abril, el Sqn 684 experimentó con los vuelos a larga distancia hasta zonas tan distantes como Khun Khaen, en el centro de Siam, y Vientiane, en Laos, para ver si podían volar con el clima monzónico y cubrir las zonas de retaguardia japonesas cuando la estación hubiera pasado. Hasta el 13 de abril estas salidas se realizaron desde Dum Dum, pero desde entonces se utilizó Ramu en el sur. Los Mosquito volaban por las tardes antes de las salidas para que pudieran despegar con la primera luz y llegar a sus objetivos lo más pronto posible del día antes de que se concentraran las nubes.

El 4 de abril, el Sgt T. Cocks y el Flt Sgt G. Smith salieron con el NS497/J para cubrir Mergui, pero se encontraron con la costa de Tenasserim cubierta de nubes. Sin embargo, en el viaje de vuelta fotografiaron la zona de Mokpalin y el puente de Sittang sobre el ferrocarril de Birmania, que habían resultado dañados en un reciente ataque de bombardeo. Sus fotografías revelaron que se habían realizado reparaciones y que la línea de ferrocarril estaba libre entre Martaban y Rangún. Cuatro días después el puente fue intensamente bombardeado por los B-24. Un PR realizado el 10 de abril por el Wt Off J. A. Johnson y el Flt Sgt F. Wells, con el LR445/F, demostró que se habían destruido los dos tramos occidentales del puente.

En mayo de 1944 un destacamento del Sqn 684 comenzó las operaciones desde Alipore, un barrio de Calcuta. El día 6, el Flt Lt Kos Newman y el Flt Sgt Ray Smith despegaron con el LR445/R para realizar una misión de reconocimiento libre del puerto de Nancowry, en el Gran Nicobar, para asegurarse de si había o no buques japoneses en el puerto. Ray Smith lo recuerda así:

"Se pensaba que este viaje (3.610 kilómetros) estaría en el radio de acción máximo del PR IX y en aquel momento se creyó que no podríamos regresar a nuestra zona de aterrizaje avanzada en Ramu, desde donde habíamos despegado. Para cubrir esta contingencia, la Marina Real había colocado provisiones de alimentos y equipos de supervivencia en algunas islas en las proximidades de la costa de Arakan. Si nosotros considerábamos que no podríamos regresar a Ramu, tendríamos que realizar un aterrizaje forzoso en la zona de mar próxima a alguna de estas islas para ser recogidos, eso esperábamos, por la Marina Real. Afortunadamente, fuimos capaces de volver, aunque volamos durante diez minutos con nuestros indicadores de combustible señalando cero".

Este vuelo le valió a Newman la DFC y a Smith la DFM.

El Sqn 684 recibió algunos PR XVI adicionales en mayo y junio, lo cual le vino estupendamente ya que el 9 de junio se perdió el LR463 en un accidente. En aquel momento, la temporada del monzón afectaba al número de operaciones con éxito que se realizaban y se anularon 81 de las 110 salidas de junio. El 6 de julio, el MM343/W se estrelló al despegar. El 22 de julio, el Flg Off Tebb y el Flg Off Fletcher reconocieron tres campos de aviación en las islas de Andamán y Nicobar con el MM392/K, adaptado con un depósito lanzable de 409 litros.

A comienzos de agosto se estableció un destacamento del Sqn 684 en Yelahanka, cerca de Bangalore, al sur de la India, con funciones de exploración aérea. La situación climatológica sobre el océano Índico era más despejada que sobre la Bahía de Bengala, así que el 11 de agosto el escuadrón envió un destacamento desde Alipore hasta la Bahía de China, Ceilán, para las operaciones con el Grupo 222. La función del destacamento consistía en realizar la primera exploración aérea del norte de Sumatra y de las islas próximas. Para minimizar los problemas de funcionamiento y mantenimiento, unos cuantos días después el destacamento de Yelahanka

En agosto de 1944 se envió un destacamento a la Bahía de China, Ceilán, para operar allí dentro de las operaciones del Grupo 222 dado que la situación climatológica sobre el océano Índico era más despejada que sobre la Bahía de Bengala. La misión de este destacamento era realizar la primera exploración aérea del norte de Sumatra y las islas próximas.





El PR XVI RG137 rodando por la pista.

también se trasladó a la Bahía de China. El destacamento de Ceilán comenzó las operaciones el 15 de agosto, cuando el PR IX LR467/R realizó un reconocimiento de las islas de Nancowry y Sabang. Ocho días después, el mismo Mosquito voló hasta Sabang y Car Nicobar, mientras que el día 25 el PR XVI MM228/D voló hasta Sabang y a lo largo de la costa occidental de Sumatra hasta el puerto de Sibolga. Una larga salida complementaria hacia Sumatra al día siguiente descubrió un campo de aviación japonés anteriormente desconocido en Padang Tidji, cerca de Sigli.

Sin embargo, a finales de agosto los Mosquito prácticamente habían interrumpido las operaciones debido al monzón. A pesar de la situación climatológica, el día 28 el Sqn Ldr Kos Newman y el Flt Sgt Ray Smith, con el PR XVI NS622/Y, cubrieron una sección del ferrocarril Birmania-Siam, próxima a la ladera de una montaña justo al sur de Moulmein. Sufrieron un intenso fuego antiaéreo y tuvieron suerte de escapar, como lo recuerda Ray Smith:

"Nos saludaron con un intenso fuego antiaéreo mientras volábamos a unos 500 pies y justo cuando habíamos finalizado el trabajo el avión resultó alcanzado en el motor izquierdo y también en el morro, destrozando el economizador de oxígeno de Kos. Sin conocer el alcance de los daños que se habían producido en el motor izquierdo ascendimos hasta los 25.000 pies, ya que no queríamos que nos cogieran en una cota baja con un solo motor funcionando correctamente. A continuación, decidimos intentar abrirnos paso hacia Chittagong, por encima del valle de Irawaddy, donde creíamos que la situación climatológica no sería tan adversa. Acertamos con esta asunción y al llegar con éxito a Chittagong decidimos continuar hasta nuestra base en Alipore, ya que el motor izquierdo parecía funcionar con normalidad. Mientras volábamos a gran altura tuvimos que utilizar los dos mi suministro de oxígeno de forma alternativa cuando se hizo necesario".

Como resultado de esta destacada misión la zona se bombardeó intensamente unos cuantos días después, lo cual provocó un corrimiento de tie-



La parte de Thanbuziat hasta Banpong del ferrocarril Birmania-Siam a través de 390 kilómetros de selva, fotografiada por un Mosquito PR.

Los bombardeos aéreos destruyeron un puente en la parte central del ferrocarril de Siam, cerca de Uttardit, que fue fotografiado el 29 de marzo de 1945 a 100 pies.

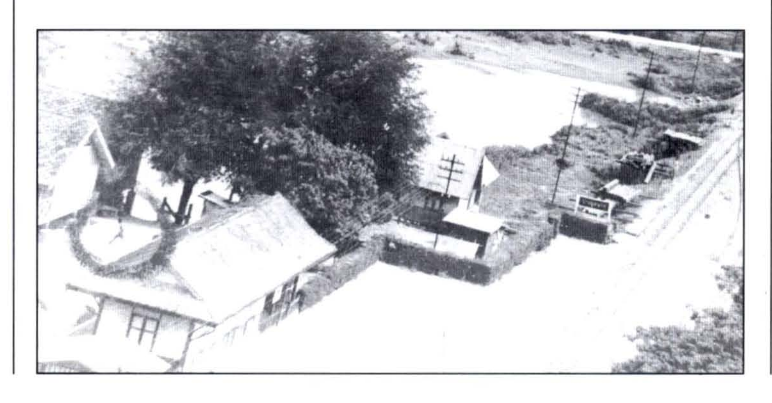


rras que bloqueó por completo la vía. A Newman se le concedió una barra en su DFC.

Las actividades del Sqn 684 en la Bahía de China se vieron interrumpidas hasta mediados de septiembre de 1944, cuando se realizó un PR de algunas zonas de Sumatra y se volvieron a interrumpir nuevamente hasta octubre. Aquel mes, los Mosquito del Sqn 684 en Alipore utilizaron Cox´s Bazaar, en la desembocadura del Ganges, para realizar vuelos a larga distancia hasta Birmania. El Flt Lt Terence Boughton y su navegante el Sgt W. F. *Bill* Rhodes, que había llegado al Sqn 684 en julio, realizaron su primera operación el 6 de septiembre, una exploración de la zona de Mandalay bajo control japonés. Boughton lo recuerda así:

"Volar por líneas paralelas arriba y abajo a sólo 10.000 pies más o menos era un poco inquietante, pero nadie parecía interesado en nosotros así que realizamos un segundo viaje sobre el río Chindwin unos cuantos días después. En octubre nos aventuramos más adentro, avanzando hasta Cox´s Bazaar para repostar combustible al máximo y, a continuación, pasar la noche allí, normalmente en cabañas con techo de hierba, antes de despegar pronto por la mañana. Desde allí podíamos cubrir Rangún, Moulmein, Akyab, Chiengmai y hasta el sur de Bangkok".

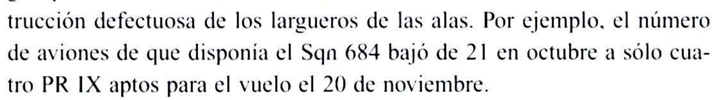
"Aquél era un trabajo a mucha altitud, utilizando cámaras de enfoque largo para fotografiar puertos, ferrocarriles, carreteras y campos de aviación; sin embargo, en una ocasión tuvimos que cubrir la carretera de Chiengmai hasta Hluang, en el norte de Tailandia, desde sólo 5.000 pies. Nuestro radio de acción máximo nos llevó hasta Punta Victoria y Phuket. Realizamos salidas fotográficas hasta Bangkok y el norte de Tailandia. Aproximadamente por aquella época los Mosquito de madera unidos con pegamento dieron problemas y hubo casos de desmoronamiento de las alas. Así que



Otra fotografía del ferrocarril, tomada el 29 de marzo a 100 pies, utilizando una cámara oblicua en dirección frontal montada en el morro del PR XVI.

me enviaron a Colombo en una ruta de reconocimiento de buques".

En noviembre de 1944 el Wg Cdr Lowry asumió el mando del Sqn 684. Sin embargo, todas las operaciones de los Mosquito se interrumpieron bruscamente el 12 de noviembre cuando llegó otra orden a todas las unidades exigiendo que los aviones Mosquito quedaran inmovilizados, pendientes de inspección. La causa de los accidentes era presuntamente la destrucción por parte de las termitas y el deterioro de la goma de pegar, pero la causa real resultó ser la construcción defectuosa de los largueros de las alas. Por ejemplo, el número de aviones de que disponía el Sqn 684 bajó de 21 en octubre a sólo cuatro PR IX aptos para el vuelo el 20 de noviembre.





La pagoda de Mudon, fotografiada por el Wg Cdr Lowry y el Plt Off Stevens el 1 de junio de 1945.

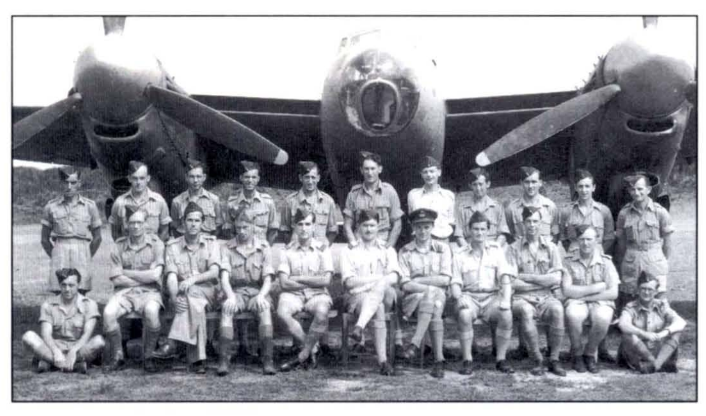
Con la llegada de aviones de sustitución y aviones reformados, este escuadrón pronto dispuso de nuevo de 12 Mosquito aptos para las operaciones, y en enero de 1945 el Sqn 684 realizó más de 70 salidas, incluidos varios viajes de ida y vuelta de 3.360 kilómetros para explorar la Isla de Phuket, que había sido cubierta por vez primera el 30 de diciembre. El Sqn Ldr Newman y el Flt Sgt Williams obtuvieron la cobertura completa de Phuket con el NS622/X el 5 de enero durante un viaje de ida y vuelta de 3.657 kilómetros. El Destacamento Nº 1 de la Bahía de China, cerca de Trincomalee en Ceilán, realizó salidas de largo alcance parecidas hacia las islas de Andaman y Nicobar y a la punta de Sumatra, volando casi 1.600 kilómetros a través de la Bahía de Bengala; cada salida duraba más de ocho horas. El Flt Lt Terence Boughton, que fue destinado a la Bahía de China el 13 de febrero, recuerda cómo:

"Nuestros aviones tenían adaptados depósitos lanzables de los Hurricane bajo el fuselaje; unas cosas bastante molestas y voluminosas que nos llevaban unos trescientos kilómetros y que luego lanzábamos al océano (durante las salidas a baja cota sobre el ferrocarril de Birmania-Siam en febrero estos depósitos también se utilizaron para transportar la cámara oblicua P24 orientada hacia delante). A continuación, volvíamos al combustible interior, además de los muy aerodinámicos depósitos lanzables bajo las alas, que no lanzábamos, ya que no había más disponibles".

"Para estos viajes íbamos provistos de equipos de supervivencia para la selva, con pistolas, folletos y tarjetas en varios idiomas del Lejano Oriente y bolsas con dólares de plata de Maria Theresa, que aparentemente se aceptaban en todas partes".

"Si hubiéramos tenido problemas a 1.600 kilómetros de casa, probablemente nos habría ido bien aterrizando en una playa y sobreviviendo lo mejor que hubiéramos podido ya que la Bahía de Bengala estaba completamente vacía de tráfico marítimo, aunque había una ligera posibilidad de ser recogido por alguno de los hidroaviones Catalina holandeses del escuadrón que también tenía su base en la Bahía de China. Eran lentos, pero tenían una inmensa resistencia y volaban regularmente a través de Sumatra que, antes de la invasión japonesa, había formado parte del imperio holandés".

El 10 de febrero el jefe del destacamento, Flt Lt Henry C. Lowcok, y su navegante, Flt Sgt D. W. R. Lewin, fotografiaron cinco campos de aviación



A comienzos de junio de 1945 se formó en Ratmalana, Ceilán, la Escuadrilla de Desarrollo de PR con dos PR XVI y dos Oxford, bajo el mando del Flt Lt Henry Lowcock (en el centro).

en Sumatra. Cuatro días después, el Wg Cdr Lowry (DFC) y el Flt Lt Gerald Stevens realizaron el primero de una serie de vuelos de reconocimiento a baja altura sobre el bien conocido ferrocarril de Birmania-Siam. A finales de marzo el Sqn 684 volvió a disponer de su fuerza completa de 22 Mosquito, incluidos los tres destacados en la Bahía de China. En marzo de 1945 se realizaron vuelos de unas nueve horas que batieron los récords hasta la Isla de Phuket para reconocer las posibles playas de desembarco.

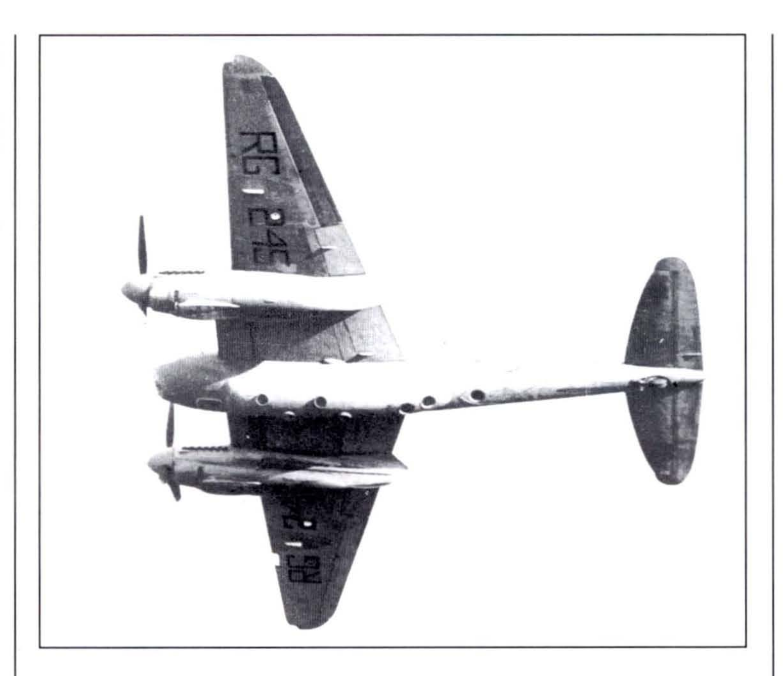
El monzón que se aproximaba y la concentración de tormentas tropicales en la Bahía de Bengala provocaron problemas operativos. El 10 de marzo, el Flt Lt Jack Irvine y el Flt Sgt Bob Bannister volaron a través de una de aquellas tormentas para fotografiar las posibles playas de desembarco en la Isla de Phuket durante un vuelo que duró casi nueve horas. Doce días después, Irvine y Bannister realizaron una salida que duró 8 horas y 45 minutos y que cubrió 3.989 kilómetros para fotografiar el ferrocarril Bangkok-Singapur hasta un punto justo al sur de la frontera malaya. Terence Boughton añade:

"Aquellos viajes a través del agua continuaron durante la primavera de 1945. En varios de ellos nos encontramos con los frentes intertropicales, unas temibles barreras de nubes que llegaban desde el mar hasta por encima de nuestro nivel de crucero y que provocaban la congelación del armazón y del carburador, obligándonos a regresar. El 4 de abril recibimos una misión poco habitual, una salida a muy baja cota con una cámara oblicua, volando a lo largo de la costa de la Isla de Camorta a sólo 1.000 pies. Yo no tenía ni idea de lo que estábamos buscando ya que la isla parecía completamente desierta".

"Durante toda esta misión Bill Rhodes se encargó de la navegación, de la radio (excepto la de VHF de alcance corto) y de la fotografía; pilotar el avión era comparativamente más tranquilo, aunque no disponíamos de pi-



Tres PR 34 salieron del Reino Unido hacia la India el 29 de mayo de 1945 y después de que su vuelo con el RG185/Z se retrasara 24 horas por problemas en los motores, el Sqn Ldr Kos Newman (DFC) y el Wt Off Ray Smith pilotaron el cuarto PR 34 y establecieron un nuevo récord Inglaterra-India con 12 horas y 25 minutos. Las cuatro tripulaciones fotografiadas en la India al final del vuelo-récord: de izquierda a derecha, el Flt Lt Danny Daniels, su navegante, el Wt Off Frank Baylis (que pilotó el RG186), el Wt Off Reg Smith, el Flt Lt A. Weatherill, el Sqn Ldr Kos Newman (DFC*), el Flg Off Les Grover, el Flt Lt Neville Polley y el Flg Off A.G. Shingles.



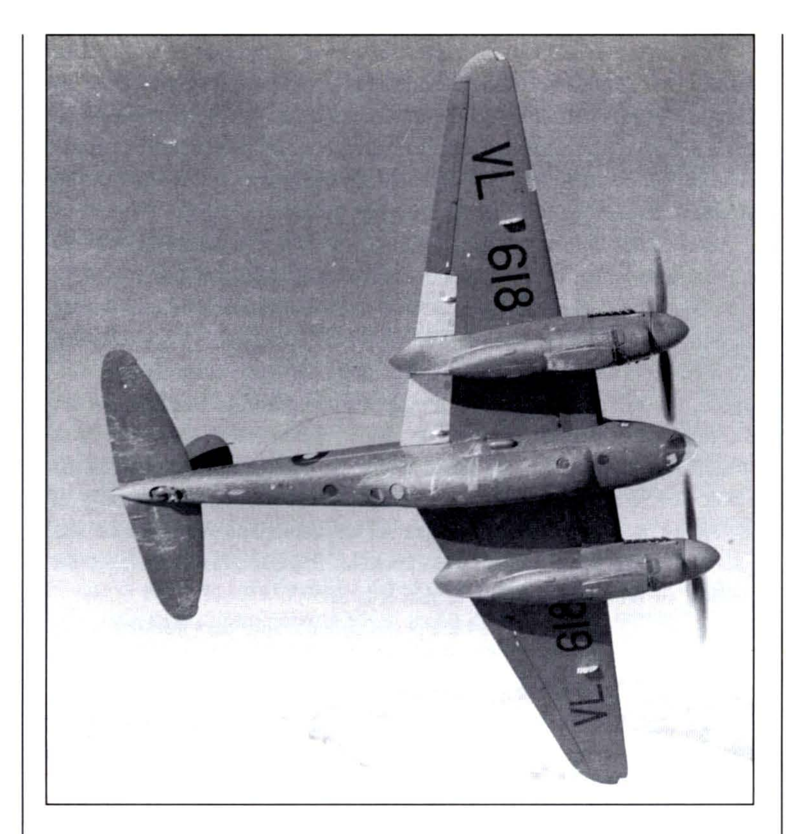
El PR 34 RG245 en vuelo. El PR 34 era el avión ideal para las operaciones de largo alcance en el Lejano Oriente. Se eliminó todo el blindaje y la protección contra proyectiles de los depósitos de combustible, y los 5.419 litros de combustible en los depósitos de la abultada bodega de bombas y los dos depósitos de 909 litros bajo las alas le daban un radio de acción aéreo de 5.760 kilómetros, volando a una velocidad crucero de 480 km/h. Destacan las ventanas circulares bajo la panza para las cámaras oblicuas y verticales.

loto automático y había muchas horas durante las que mantener un curso y una altura constantes, observando ocasionalmente el indicador de combustible".

Al día siguiente, 5 de abril, el Flt Lt R. Stoneham y el Flg Off R. Burns escaparon milagrosamente con el NS657/A. Al comienzo de su trayecto a lo largo del ferrocarril Birmania-Siam la velocidad de la hélice de su motor derecho comenzó a aumentar de 2.000 a 3.000 rpm. Stoneham tiró del mando de gases hacia atrás, pero sin resultado alguno. Cambió el paso de la hélice con el mismo resultado y el Mosquito comenzó a vibrar ya que la velocidad del motor alcanzó las 5.000 revoluciones. Burns, que se encontraba en el morro, vio que el motor se había incendiado y conectó el extintor. El avión perdió altura rápidamente y en el momento en que dejó la costa cerca de Moulmein había bajado hasta 1.000 pies. Mantuvo una altura de 600 pies sobre el Golfo de Martaban y cuando avistaron tierra de nuevo cerca de Basseir, Stoneham lanzó al mar los depósitos de las alas, permitiendo que el avión ascendiera hasta los 1.500 pies y regresara a Cox's Bazaar.

El 18 de abril de 1945 el Flt Lt Newman y el Flt Sgt Preston murieron en una salida desde Alipore hasta Cox's Bazaar con el RG125/V, cuando su Mosquito se estrelló debido al mal tiempo en la ruta. Cuatro días después el Flt Lt T. Bell y el Flg Off J. Plater desaparecieron con el NS675/Z en circunstancias similares en una salida hacia la Isla de Nancowry; se asumió que se habían estrellado cerca del mar. Aquel mismo día, el Flt Lt Stoneham y el Flg Off Burns se salvaron nuevamente por los pelos con el NS646/I cuando se vieron atrapados por varias tormentas fuertes en su ruta hacia Punta Victoria. Volvieron a Cox's Bazaar con combustible sobrante para sólo diez minutos. Los bordes de ataque de las alas del Mosquito y el plano de cola estaban dañados y precisaron reparaciones antes de que la tripulación pudiera continuar hacia Alipore.

La operación *Drácula* (la invasión aerotransportada para capturar Rangún) tuvo lugar los días 1 y 2 de mayo de 1945, pero los PR IX del Sqn



El PR 34 VL618 totalmente en el color azul de la PRU, en vuelo y mostrando las cinco ventanas circulares para las cámaras verticales y oblicuas. Todos los PR 34 llevaban cuatro cámaras verticales F 52 divididas (dos delante y dos detrás del depósito de la panza y una cámara oblicua F 24) o alternativamente una cámara vertical K 17 de exploración aérea también detrás.

684 permanecieron inmovilizados en tierra durante todo este periodo por culpa de una tormenta tropical especialmente fuerte. Gradualmente, las condiciones mejoraron y a finales de mes los Mosquito volaron regularmente hasta Bangkok, la Isla de Phuket y el ferrocarril de Siam, utilizando Kyaukpyu, en la Isla de Ramree, como pista de aterrizaje avanzada. La mayoría de las salidas las realizó el destacamento de la Bahía de China, que mantenía su cobertura de las islas del océano Índico.

El 24 de mayo el Wg Cdr W. E. M. Lowry (DFC) y su navegante, Flg Off Gerald Stevens, volaron hasta Tenasserim y Kra, a través de la pista de aterrizaje avanzada de Kyaukpyu, con el NS622/X para tomar imágenes verticales a gran altura antes de descender hasta sólo 50 pies para las fotografías oblicuas de St. Luke, St. Matthew y las Islas Domel. El 28 de mayo el Flg Off Cliff G. Andrews (RNZAF = Real Fuerza Aérea de Nueva Zelanda) y el Wt Off H. S. Painter reconocieron con el RG125/V algunos blancos en el Valle de Siam y cubrieron el campo de aviación de Don Muang, en Bangkok, los muelles de Sattahib y los puentes de la línea ferroviaria Bangkok-Phnom Penh. Se radió un mensaje "de primera vista" sobre el tráfico marítimo que se había observado en Sattahib.

Como resultado, los B-24 Liberator lanzaron ataques contra dos buques mercantes y también contra las instalaciones portuarias de Sattahib el 30 de mayo y, nuevamente, el 1 de junio.

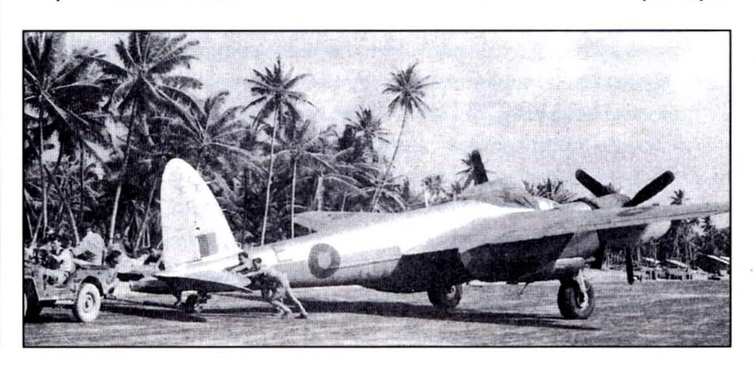
A comienzos de junio de 1945, se formó en Ratmalana, Ceilán, la Escuadrilla de Desarrollo de PR con dos PR XVI y dos Oxford, bajo el mando del Flt Lt Henry Lowcock. El Flt Lt Terence Boughton, que había realizado su último viaje (con Bill Rhodes) el 18 de mayo, fue uno de los pilotos asignados a esta Escuadrilla:

"Pasé un breve periodo tomando imágenes de las playas de Ceilán mediante el así llamado método de transparencia (promovido por las PRU en Europa y el Mediterráneo) que permitía deducir las pendientes de las playas a partir de las formas de las olas. Se trataba de un preparativo para la invasión del oeste de Malasia, denominada operación *Zipper* (que estaba programada para que tuviera lugar en septiembre de 1945)".

Antes de que comenzara la invasión, el Sqn 684 tuvo que conseguir una cobertura completa de una franja de dieciséis kilómetros de costa en la región de Port Swettenham, en la costa oriental de Malasia. Se disponía de un nuevo Mosquito (el PR 34, una versión VLR del PR XVI) y si se encontraba en la base de las Islas Cocos, 1.680 kilómetros al suroeste de Singapur, las misiones de reconocimiento hasta Kuala Lumpur y Port Swettenham eran factibles. El 27 de marzo, el Sqn Ldr Kos Newman y el Wt Off Ray Smith volvieron a Inglaterra para comprobar la idoneidad del avión. Volvieron de regreso con el PR IX LR464 (que habían recibido en diciembre de 1943) para que pudiera ser inspeccionado por De Havilland para determinar cómo estaban soportando los Mosquito las condiciones del trópico. El Wt Off Ray Smith lo recuerda así:

"Encontramos que el PR 34 era perfectamente apto para nuestras necesidades, y en el atardecer del 29 de mayo despegamos desde Benson hacia Karachi (con el RG185/Z) en compañía de otros tres aviones pilotados por personal del Reino Unido, repostando combustible en el oeste de El Cairo. Este vuelo adoptó la forma de carrera para establecer un nuevo récord desde Inglaterra hasta la India. Sin embargo, después de llevar un cierto tiempo en el aire, nuestro motor derecho comenzó a dar problemas y Kos decidió abanderar la hélice y regresar a Benson con un motor. El único problema de esto era que teníamos unas tres toneladas de combustible a bordo, así que decidimos continuar hasta que estuviéramos sobre el Canal de la Mancha y allí lanzar al mar los depósitos lanzables. Estábamos sobre una cobertura de nubes completa en aquel momento y mi tiempo calculado de llegada para la costa del Canal se desvió ligeramente, lo que provocó que soltáramos nuestros depósitos lanzables sobre una granja en Kent. Desde el punto de vista del granjero, fue una lástima que los depósitos no permanecieran intactos".

"Kos nunca había aterrizado con un Mosquito por la noche con dos motores funcionando, así que mucho menos con uno. En la aproximación final hacia la pista me pidió que le dijera la velocidad indicada y la altitud cada 50 pies de descenso para permitirle poner toda su concentración sin despistes en el auténtico vuelo. Acababa de pronunciar las palabras '192 y 50 pies' cuando entramos en violento contacto con el final de la pista, pe-



El PR 34 RG203 del Sqn 684 remolcado hasta su posición en las Islas Cocos. El Sqn 684 se hizo cargo de los primeros cuatro PR 34 y el 3 de julio de 1945 el RG185/Z, pilotado por el CO, Wg Cdr W. E. M. Lowry (DFC) y el Flt Sgt Stan Pateman, realizó su primera salida desde las Islas Cocos. A finales de julio se habían realizado 25 salidas y 13 más hasta el día de la victoria sobre Japón. Normalmente, las salidas en esta región tenían una duración de nueve horas.

ro Kos rectificó la situación con su propio e inimitable estilo y llegamos una vez más sanos y salvos de regreso a tierra firme, y también a la cama. Al día siguiente, recibimos información de que el tiempo más rápido logrado por uno de los otros tres aviones había sido de 12 horas y 27 minutos. El fallo en nuestro motor derecho se había rectificado, así que despegamos de nuevo aquella tarde e hicimos el viaje en 12 horas y 25 minutos, estableciendo de esta forma un nuevo récord de Inglaterra a la India".

Los cuatro PR 34 quedaron a cargo del Sqn 684 que, el 9 de junio de 1945, pasó a formar parte del Ala 347 (PR) de la RAF. Durante el mes de junio el Sqn 684 sólo pudo realizar seis salidas desde Alipore. El día 16 el Flt Lt G. Edwards y el Flt Lt Jack Irvine volaron al norte, hacia el pico de Mekalu, en Nepal, y desde allí al Monte Everest, 16 kilómetros más al oeste. Edwards rodeó la montaña durante 20 minutos, tomando fotografías con las cámaras montadas en los depósitos de las alas. Nepal era un país neutral y los vuelos al Everest (el Wg Cdr D. B. Pearson del Sqn 681 había volado sobre el Everest el 26 de mayo con un Spitfire) provocaron una pequeña turbulencia diplomática cuando se revelaron detalles a la prensa. Se explicó que el avión se había perdido debido a la amplia cobertura de nubes y sólo pudo fijar su posición gracias al reconocimiento de la montaña.

El 28 de junio de 1945 los cuatro primeros PR 34 volaron desde Alipore, a través de la Bahía de China, hasta las Islas Cocos, llegando al día siguiente y formando un destacamento (nº 2) en la recién finalizada pista de aterrizaje. El Destacamento 3 se estableció en Chittagong en julio, pero el mal tiempo impidió realizar todas las salidas excepto una. El 1 de julio otros dos Mosquito de Alipore realizaron otro vuelo hacia el Monte Everest (un avión llevaba acopladas cámaras de cine), pero las espesas nubes y las tormentas de nieve impidieron una visión clara de la montaña.

El 3 de julio el PR 34 RG185/Z, pilotado por el Wg Cdr W. E. M. Lowry (DFC) y el Flt Sgt Stan Pateman, realizó la primera salida de reconocimiento desde las Islas Cocos, al cubrir la Punta Pinto, vía Morib, y la zona de Port Swettenham, vía Gedong, y finalmente Sumatra. Al día siguiente, Kos Newman y Ray Smith cubrieron los campos de aviación de Kuala Lumpur y Port Swettenham y, en el vuelo de regreso, el campo de aviación de Fort de Kock, al norte de Padang, en Sumatra. Ray Smith lo recuerda así:

"Los viajes desde las Islas Cocos se encontraban normalmente en la zona de duración de nueve horas. Solíamos llegar a la Isla de Suncling, en las proximidades de la costa de Sumatra, a 980 kilómetros de las Islas Cocos, y luego poníamos rumbo a la zona en concreto que nos hubieran ordenado cubrir; la idea era que si un avión tenía que amerizar, el Catalina ASR, con base en las Islas Cocos y con tripulación holandesa, sabría en qué ruta buscar a los supervivientes".

El 10 de julio de 1945, un quinto PR 34 (RG191/M) se unió al Destacamento 2 de las Islas Cocos, pero el día 14, al volar en una salida el motor izquierdo comenzó a vibrar a 720 kilómetros



El Wt Off Ray Smith (a la izquierda) y el Sqn Ldr Kos Newman (DFC; a la derecha). Operando desde las Islas Cocos, el 4 de julio de 1945 cubrieron los campos de aviación de Kuala Lumpur y Fort Swettenham y en el viaje de vuelta, el campo de aviación de Fort de Kock, al norte de Padang, en Sumatra. El 16 de julio consiguieron una cobertura satisfactoria de Jahore Bharu y la Isla de Singapur.

de la base. El piloto, Flt Lt Edwards, abanderó la hélice y lanzó al mar los depósitos de las alas, pero el avión perdió altura y se estrelló en el mar en la aproximación final. Durante varios días los objetivos de los Mosquito sobre las zonas del oeste de Malasia, como preparativo para la operación *Zipper*, estuvieron cubiertos por las nubes, pero el Sqn Ldr Newman y el Wt Off Reg Smith obtuvieron una cobertura satisfactoria de Jahore Bharu y la Isla de Singapur con el RG185/Z el día 16.



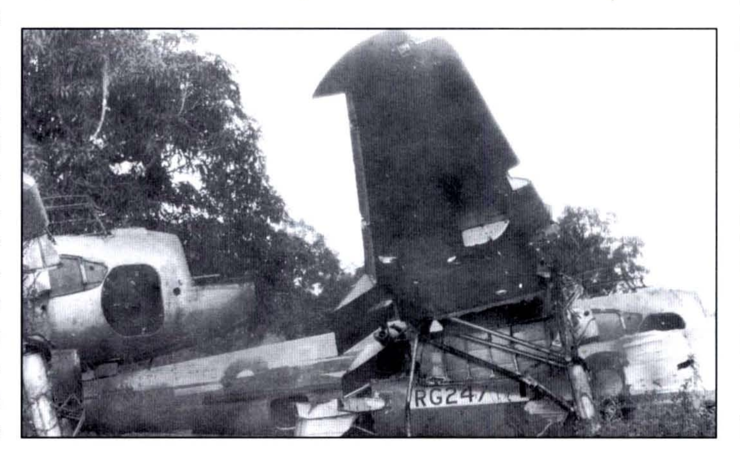
El PR 34 RG307 que fue retirado del servicio después de un accidentado aterrizaje.

El 22 de julio el Flt Lt D. Warwick y el Flg Off G. Jowles cubrieron más localizaciones de campos de aviación con el RG186/G, en Batu Pahat, Yong Peng y Kluang en el Estado de Johore, Malasia. Cuatro días después Newman y el Flt Sgt Pateman consiguieron una cobertura más amplia de los campos de aviación de Airmotek, Sumatra, de Changi en la Isla de Singapur, de Tebrau, de Batu Pahat y de Lumut (Sitiawan), en la costa occidental. A finales de julio, los siete PR 34 del Destacamento 2 habían completado 25 salidas. Sin embargo, durante la primera semana de julio no se realizó ninguna operación debido al mal tiempo en la ruta hacia Malasia. De hecho, algunas de las playas propuestas para la invasión nunca se fotografiaron por culpa de las mareas altas; las fotografías sólo eran útiles si se tomaban con la marea baja.

La operación *Zipper* nunca se llegó a realizar ya que Japón se rindió sin condiciones el 14 de agosto tras el lanzamiento de las dos bombas atómicas el día 6 y el día 9 sobre Hiroshima y Nagasaki. La rendición añadió responsabilidades complementarias a los Mosquito PR, a los que se les ordenó traer más información sobre los campos de prisioneros de guerra y despliegue japonés en Malasia. Consiguientemente, se perdieron dos PR 34, el PR XVI NS528, que rompió su estructura como resultado de un violento aterrizaje en Alipore el 11 de agosto, y el recién llegado PR 34 RG213/O que se hundió en el mar en la Bahía de China ocho días después cuando intentaba aterrizar con un motor. Las tripulaciones no resultaron heridas, pero los dos aviones quedaron fuera de servicio. El día 20 el Flt Lt J. R. Manners y el Wt Off A. Burley fotografiaron la isla de Penang y Taiping, en el norte de Malasia, con el RG210/J durante un viaje de regreso de 4.160 kilómetros en un vuelo récord de 9 horas y 5 minutos. También fotografiaron los yacimientos petrolíferos de Palembang y Sumatra.

El 31 de agosto de 1945 un PR 34 de las Islas Cocos pilotado por el Sqn Ldr Cliff G. Andrews (RNZAF) y el Wt Off H. S. Painter fotografió Singapur, pero sufrió un fallo en un motor. En lugar de arriesgarse en el largo vuelo de vuelta hasta las Islas Cocos, Andrews decidió aterrizar en Kallang, en la Isla de Singapur. Allí, entre una gran agitación, fueron cortésmente recibidos por los japoneses, que dispusieron que algunos prisioneros de guerra de

El PR 34 RG247 sufrió un destino similar.





El A52-600 del Sqn 87 de la RAAF en Moratai el 4 de agosto de 1945 en tránsito hacia la Isla de Labuán, Borneo, en destacamento desde Coomalee Creek, Territorio del Norte, para la 1ª Fuerza Aérea Táctica de la RAAF. En diez días se realizaron once operaciones sobre Borneo, llevadas a cabo con dos Mosquito del destacamento, el A52-604 y el A52-600.

la RAF de la prisión de Changi repararan el motor averiado. Los miembros de esta tripulación fueron los primeros británicos que llegaron a Singapur desde la rendición, aparte de un oficial médico británico que se había lanzado en paracaídas en el país para atender a los prisioneros de guerra el día de antes.

El 3 de septiembre, el Gen Itazaki, Jefe de la Zona Sur Japonesa, se rindió formalmente ante el ViceAlmirante Lord Louis Mountbatten en Singapur, finalizando de esta forma la guerra con Japón. La historia oficial lo explicó de esta forma:

"El PR en el sureste de Asia tuvo más importancia que en otros teatros de operaciones, debido a la comparativamente exigua inteligencia terrestre disponible. En lo que respecta a los objetivos de la RAF, proporcionó un factor indispensable para el mantenimiento de la superioridad aérea aliada, un factor vital para la derrota de las fuerzas japonesas".

"Después del día de la victoria sobre Japón, el Sqn 684 utilizó sus PR 34 para realizar el servicio de correo rápido en todo el Lejano Oriente, mientras que los pequeños destacamentos de Mingladon en Birmania, Batavia en Indonesia, y Labuán en el norte de Borneo, realizaron el trabajo de exploración de la región. El navegante Flt Lt Bill McLintockwho, con su piloto, el Flt Lt K. *Sam* Rawcliffe, llegaron a Alipore con el PR 34 RG253 desde el Reino Unido el 5 de octubre; así lo recuerda:

"De todos los destacamentos, el más memorable fue probablemente el de Labaun. Nos alojaron en tiendas de campaña y compartimos el emplazamiento con una pequeña unidad de transmisiones. Las tripulaciones solían volar desde Singapur, realizando una exploración durante la ruta y aterrizando en Labaun. Algunas exploraciones había que realizarlas desde la isla y, en el vuelo de regreso a Singapur, se incluía una exploración de Sarawak. En un viaje memorable, el Wt Off McDonald y el Wt Off Radford salieron de Seletar y se metieron en un tifón sobre Borneo que les dejó sin combustible suficiente para regresar a Singapur, así que realizaron un aterrizaje forzoso en un arrozal en Borneo. Tardaron diez días en volver al escuadrón".

El 16 de octubre el destacamento de la Bahía de China fue retirado a Indonesia, donde había estallado una importante revuelta contra los franceses. El día 19, tres de los PR 34 del Sqn 684 y varios Spitfire del Sqn 273 realizaron una demostración sobre Dalat, 208 kilómetros al noreste,



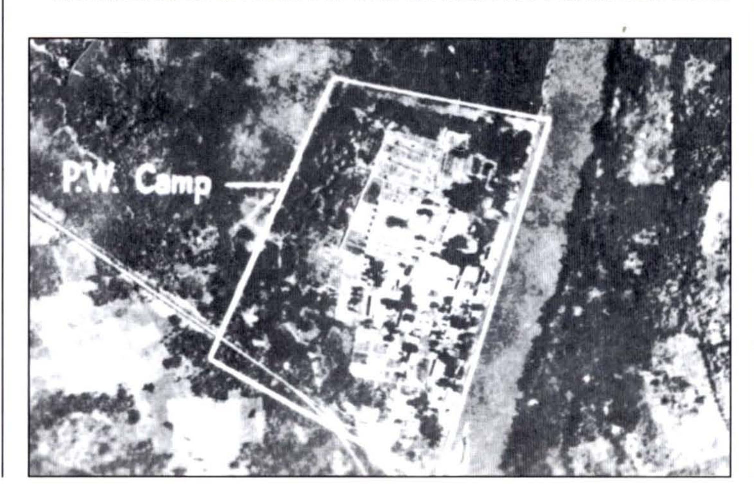
Los PR 34 del Sqn 684 en Mingaldon, Birmania. El avión más próximo es el RG284/S.

donde los rebeldes anamitas habían tomado el control. El día 21, seis PR 34 salieron de Alipore en dirección a Tan Son Nhut, cerca de Saigón, para facilitar el apoyo de exploración y PR. Bill McLintock lo recuerda así:

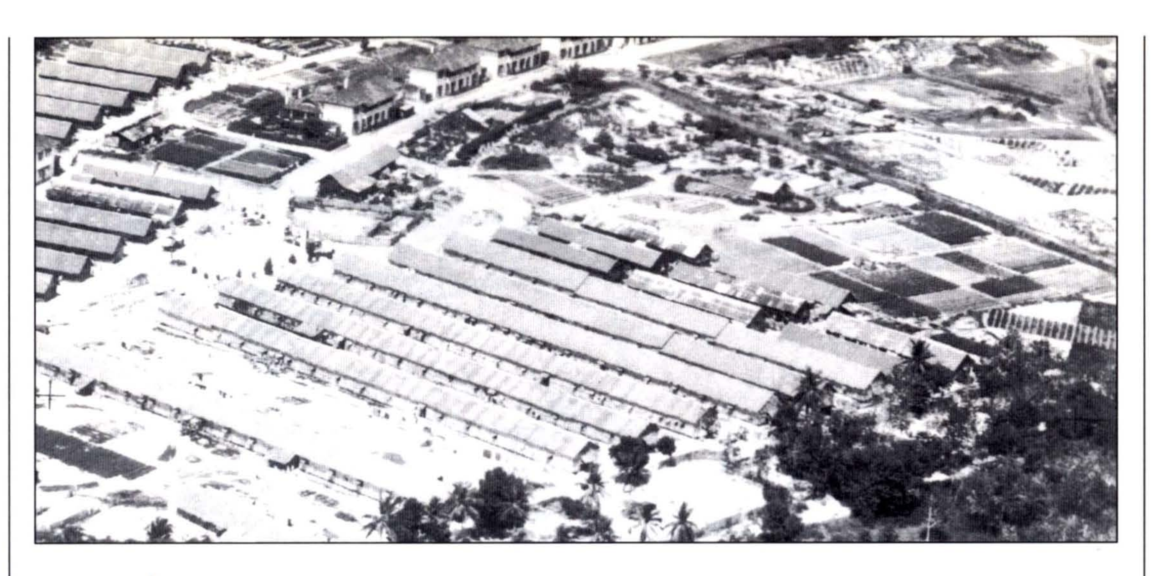
"La situación climatológica era adversa y en la reunión operativa previa nos habían indicado que no regresáramos a Alipore. Ascendimos a través de las nubes antes de salir al cielo despejado a unos 23.000 pies. Después de unas dos horas y media conseguimos una visión del terreno y descubrimos que nos encontrábamos muy alejados de la ruta, así que nos dirigimos hacia el sureste y, en última instancia, establecimos nuestra posición sobre Siam. Yo sugerí una desviación hacia Bangkok, pero Sam decidió seguir hacia delante, aunque yo le señalé que si nos encontrábamos con mal tiempo nuestra situación en cuanto al combustible sería precaria".

"Después de unas cinco horas y media llegamos a Saigón, con los indicadores señalando casi cero. Nos recibió el Sqn Ldr Newman y quedamos muy sorprendidos al descubrir que habíamos sido los primeros en aterrizar. Después de un periodo de espera, llegó una transmisión indicando que tres Mosquito se habían desviado a Bangkok. Una transmisión posterior confirmó que el Wg Cdr Lowry, con Gerald Stevens como su navegante, se había estrellado en Mingladon, bien encaminados pero con el motor derecho parado y con problemas suplementarios. Desgraciadamente, el Mosquito tripulado por el Flt Lt Mike Workman y el Wt Off Jimmy Fawkner desapareció y nunca fue localizado. Posteriormente se asumió que el avión se había estrellado en la Bahía de Bengala. Durante las siguientes semanas se realizaron salidas de PR para establecer la localización y la disposición de las fuerzas rebeldes anamitas de la zona".

A comienzos de noviembre de 1945 los siete PR 34 de las Islas Cocos



Después de la rendición japonesa el 14 de agosto de 1945, se ordenó a los Mosquito PR que consiguieran más información sobre los campamentos de prisioneros de guerra y las disposiciones japonesas en Malasia.



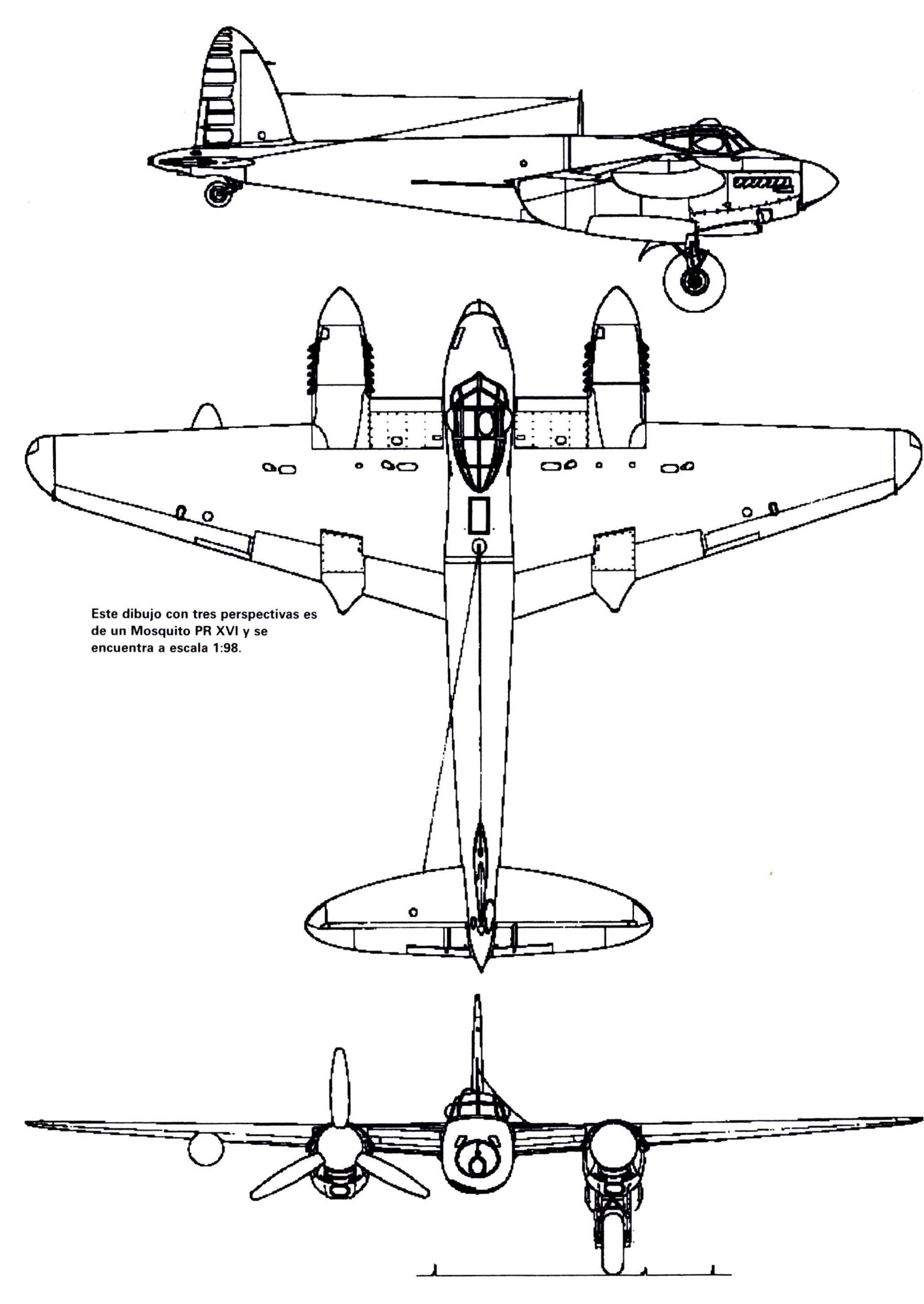
El 31 de agosto de 1945 un PR 34 de las Islas Cocos, pilotado por el Sqn Ldr Cliff G. Andrews (RNZAF) y el Wt Off H. S. Painter, fotografió Singapur, pero sufrió un fallo en el motor. En lugar de arriesgarse en el largo vuelo de regreso hasta las Islas Cocos, Andrews decidió aterrizar en Kallang, en la Isla de Singapur.

volaron hasta Seletar, Singapur, para el trabajo de exploración de Malasia y las Indias Orientales. El Wg Cdr Lowry (DFC) y el Flt Lt George Jones desaparecieron con el PR 34 RG184/X durante aquel vuelo de largo trayecto y el recién ascendido Wg Cdr Kos Newman (DFC) asumió el mando del Sqn 684.

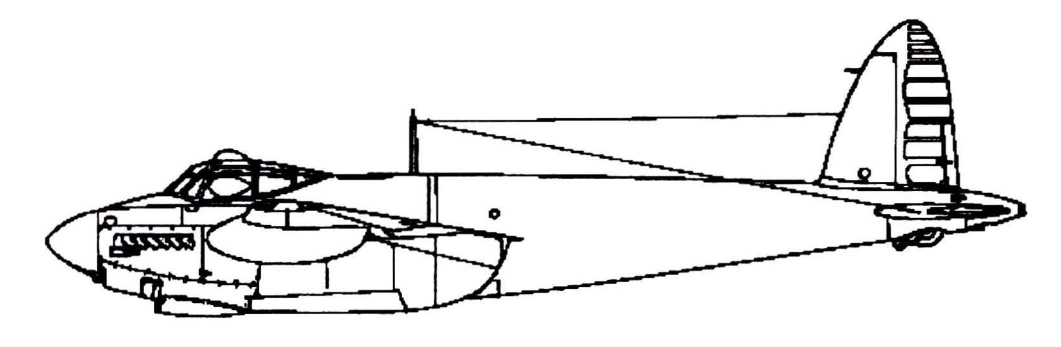
A finales de enero de 1946 el Sqn 684 se trasladó hasta Don Muang para asumir más funciones de exploración. El destacamento de Seletar se quedó hasta comienzos de marzo, cuando también se trasladó hasta Don Muang. En abril, el Wg Cdr John Merrifield (DSO, DFC) asumió el mando. En mayo se envió un destacamento a Kemajoran, en Java, donde tenía lugar una sangrienta guerra civil con los rebeldes indonesios. La función principal del Sqn 684 fue la de realizar una exploración fotográfica de cuatro meses de Java antes de que el Ejército de las Indias Orientales Holandesas asumiera finalmente el mando de manos de los británicos. A finales de agosto, el Sqn 684 se trasladó hasta Seletar donde, el 1 de septiembre, se disolvió y se volvió a establecer como Sqn 81. El 1 de agosto de 1947 se traspasaron algunos Spitfire a la unidad, que se convirtió en el único recurso de PR de la Fuerza Aérea del Lejano Oriente, asumiendo la responsabilidad de las funciones de exploración aérea y PR de toda la región.

Los últimos Mosquito de la RAF que entraron en acción con la RAF fueron los PR 34 A del Sqn 81 en Seletar. En 1946-1947 la unidad había llevado a cabo una exploración aérea del país. El 17 de junio de 1948 se declaró el estado de emergencia en Malasia cuando comenzó un levantamiento comunista a gran escala y los Mosquito del Sqn 81 volvieron a sus funciones de PR como parte de la operación *Firedog*, que comenzó en julio de 1949.

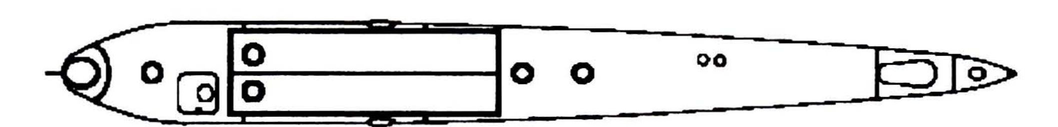
Para finales de 1952 esta unidad había realizado más de 4.000 salidas y había fotografiado más de 54.400 kilómetros cuadrados. El Sqn 81 realizó hasta 6.619 salidas durante sus ocho años de operaciones en Malasia, recayendo el honor de realizar la última y definitiva misión de los Mosquito de la RAF en el RG314 con el Flg Off A. J. *Collie* Knox y el Flg Off A. B. *Tommy* Thompson el 15 de diciembre de 1955; esta tripulación finalizó con éxito una salida de reconocimiento de la operación *Firedog* contra dos campamentos terroristas en Malasia.

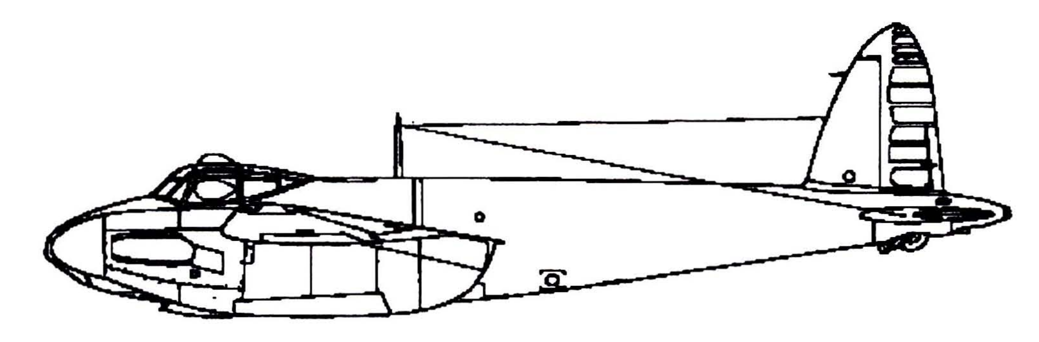


Este dibujo con tres perspectivas es de un Mosquito PR XVI y se encuentra a escala 1:98.

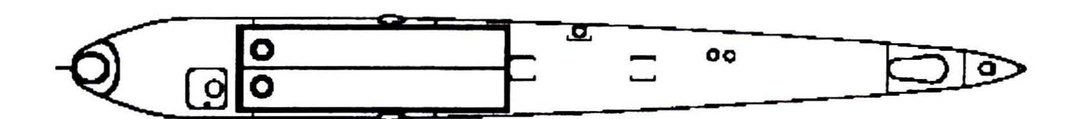


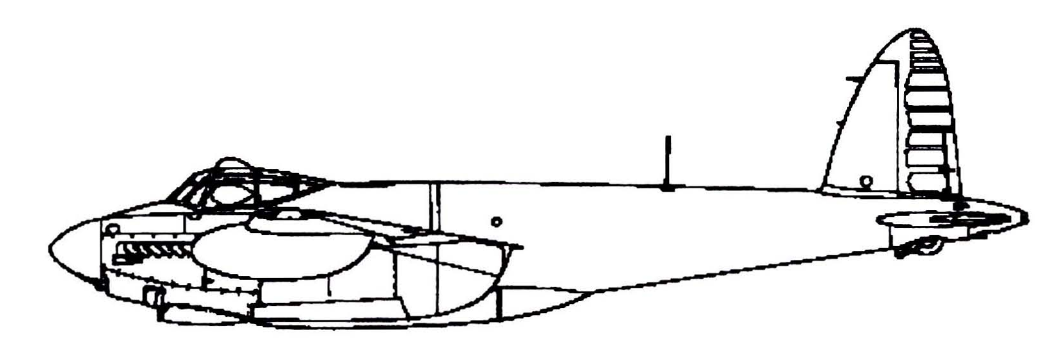
Mosquito PR XVI



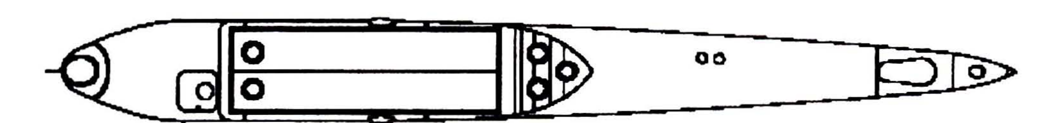


Mosquito PR I





Mosquito PR 34



Este libro se centra en los modelos de reconocimiento fotográfico de la *maravilla de madera* de De Havilland. El excepcional rendimiento del Mosquito y su capacidad para escapar de la interceptación de los cazas enemigos le convirtieron en la opción ideal para la por aquel entonces embrionaria fuerza de reconocimiento fotográfico. Por consiguiente, la producción del PR 1 estándar se convirtió en el primer modelo de Mosquito de entre todas sus variantes que entró en servicio operativo con la RAF, realizando sus primeras salidas (sobre Francia) el 20 de septiembre de 1941. La Unidad de Reconocimiento Fotográfico 1 (PRU) fue la principal usuaria de los Mosquito de reconocimiento entre 1941-1942 y sus aviones llegaron a toda la Europa ocupada, facilitando inteligencia fotográfica principalmente para la cada vez más intensa campaña nocturna del Mando de Bombarderos. En el extranjero, los Mosquito fotográficos también entraron en servicio en el Mediterráneo y en el Lejano Oriente.



